

مجلة مختلفة لقارئ مختلف

مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
تصدر من بيروت شهريا
وتوزع فى جميع أنحاء العالم

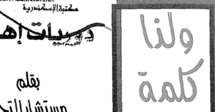
INTERNATIONAL

- كارثة عيد الأضحى تطارد قطار الغلابة !
- حوار مع السيد اللواء مهندس/ محمد يسرى عبد العال
رئيس جهاز مدينة برج العرب الجديدة
- بين الشباب الثائر هنا والأهل المحاصرون هناك
- لواء إبراهيم عوض رئيس هيئة موانى البحر الأحمر
يرد بقوة على إفتراءات منظمة البيمكو
- شركة فينمار للملاحة تحتفل بدخول
سفينة الحاويات العملاقة MING PINE إلى ميناء بورسعيد

Hebatalla



INTERNATIONAL AYAR/MAY2002 - SAFAR 1423



بقلم
مستشار التحرير

نهضة بورسعيد من كبوتها

صدر قانون بإلغاء مدينة بورسعيد الحرة خلال الخمس سنوات القادمة بعدما فشلت فى إقامة منطقة حرة خلال القرن العشرين ، وأصبحت اليوم مجرد شريان مائى لعبور البواخر مع تراجع أنشطة الخدمات المتعددة بالميناء وإستمرار التراجع الإقتصادى .

إن الأمر يتطلب إيجاد البديل لتنمية هذا البلد ذات التاريخ الحافل وإستغلال موقعه الفريد خاصة وأن هناك نية لإنشاء فرع جديد لقناة السويس بطول يزيد على ٢٠ كيلو متر وعمق أكثر من ٦٠ قدم لتسهيل مرور الناقلات العملاقة .

إننا نرى أن تكون بداية نهضة بورسعيد من مينائها المحورى ذات الموقع المتميز يجعله منفذاً هاماً للتصدير وزيادة القدرة التصديرية وبالتالى تنمية الحركة الإقتصادية ، ولكن لن يتأتى ذلك إلا باتباع سياسة واعية فى مختلف المجالات وتضافر الجهود لإزالة العقبات القائمة والتى تنحصر فى :

- الضيق الذى يعانى منه الميناء وموقعه داخل تجمع سكانى .
- البطء فى أعمال التداول بسبب انحصار الميناء فى نطاق ضيق.
- عدم ملاحقة التقدم والتطور المستمر فى تكنولوجيا العمل البحرى
- عدم توفر الأرصفة ومحطات الترانزيت الحديثة .
- أزدواج الرسوم وتعددها وتأثيرها على المنتج النهائى .

وللتغلب على هذه العقبات لابد من التحرر من جميع القيود والقوانين والمعوقات والبدء فوراً فى :

أولاً- مواجهة البيروقراطية المتحكمة بكل حسم لضمان زيادة القدرة التصديرية وتنشيط العمل بالميناء .

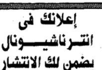
- إزالة جميع المعوقات والسلبيات .
- التخلص من القرارات النقدية والإقتصادية والقيود التشريعية والإدارية .

ثانياً- تعميق المجرى الملاحى لإمكان مرور وتراكى السفن العملاقة .

- التوسع نحو جانبى القناة وسيناء مع معالجة البنية الأساسية والأرضية ومساحات التخزين .
- زيادة عدد الأرصفة الخاصة باستقبال الناقلات الضخمة من حاملات الحاويات .
- توفير المعدات الحديثة للشحن والتفريغ والتداول تمشياً مع تكنولوجيا العصر .
- إقامة الصناعات البحرية المكملة للأنشطة بالميناء .

إن نجاح أى ميناء يعتمد على الكبارى والطرق الممهدة التى تعتبر الشريان الحيوى لحركة نقل السلع بحالة جيدة وفى الوقت المناسب وبأقل التكاليف .. كما أن حركة التجارة سواء فى أعمال الإستيراد أو التصدير تتأثر بصلاحية الطرق وقدرتها على خدمة متطلبات هذه الأعمال باعتبارها جزءاً مكملاً وحيوياً لحركة الميناء .

عاصم السيد أحمد



اقرأ فى هذا العدد

تقارير

تحقيقات

حوارات

أقرأ لهؤلاء

الاشتراك السنوى

الجمهورية اللبنانية ٢٤٠٠٠ ليرة لبنانية ، جمهورية مصر العربية ٥٠ جنيهاً مصرياً ، باقى الدول العربية و دول العالم ٤٠ دولار أمريكى

ثمن بيع النسخة الواحدة

لبنان ٢٠٠٠ ليرة لبنانية - مصر ٣جنيهات مصرية -باقى الدول العربية ٣ دولار أمريكى - للسفن التجارية ٢ دولار أمريكى



إنترناشيونال

مجلة دورية دولية متخصصة فى النقل البحرى وعلاقته بمنظومات النقل والتجارة والتأمين والسياحة

تصدر بترخيص من وزارة الاعلام اللبنانية بالقرار رقم ٢٠٤ لسنة ١٩٩٨

مستشار التحرير
ربان عاصم السيد أحمد

رئيس التحرير و المدير المسئول
ربان حسان محى الدين شعبان

مشرف التحرير
عبد السلام السيد أحمد

المكاتب والمراسلون

لبنان

المركز الرئيسى ص.ب. ١٤/٦٤٦١ بيروت
هاتف /فاكس ٢٨٣٦٠٢-٣-١-٩٦١+
محمول ٩٥٤٥٥٦-٣-٩٦١+

مصر

اسكندرية ت/ ف ٤٢٧٥١١٧ (٠٣)(٢+)
المراسلون: ٥١ شارع ڤيكتور عمانويل سموحة الدور الرابع شقة ١٩
E-Mail : assem355@hotmail.com
سى جول تليفون : ٥٧٤٥٨٥٠ (٠٣) (٢+)
فاكس : ٥٧١٠٥٣٣ (٠٣) (٢+)

السويس
* المراسل : ربان / أحمد بدوى
محمول : ٠١٢٣١٨٤٣٢٠ (٢+)
* المراسل : عبد الرحيم مصطفى
محمول : ٠١٢٤٦١٤٩٢٤ (٢+)

الأسماعيلية * المراسل: محمد حسين صالح
تليفون : ٣٤٦٠٨١ (٠٦٤)(٢+)
E-mail: Fagr1@hotmail.com.

دمياط * المراسل : مجدى محمد حال
تليفون: ٤٠١٣٣٩ (٠٥٧) (٢+)

سوريا

* المراسل : ربان ابراهيم سليم دير عطانى
تليفون وفاكس: ٧١١٩٩٩-٤٣-(٩٦٣)+

السعودية - جدة

تليفون : ٦٣٦٩٩٨٥ -٢- ٩٦٦ +
فاكس : ٦٣٦٩٤٥٩ -٢- ٩٦٦ +

الامارات العربية المتحدة - دبى

* المراسل : شريف صلاح مختار
ص ب ٢٦٨٨٢ دبى - محمول ٦٥١٦٥٢٠ (٩٧١)+

الولايات المتحدة الأمريكية

نيويورك * المراسل : محمد محمود المغازى
٣٨١٩١٨٣-٧١٨-(١+)

الوكالة المتحدة للشحن والسياحة

بناية الخضرى - كورنيش المزرعة
تليفون ٢١٥٥٧٨ (٠٣) ٩٦١ +
تليفاكس: ٣١١٦٧٩ (٠١) ٩٦١ +
٣١١٦٨٩ (٠١) ٩٦١ +

دار بلال للطباعة بيروت - لبنان
توزع فى جميع انحاء العالم



شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع
PORT SAID CONTAINERS& CARGO HANDLING CO.

★ مقدمة :

فى ظل خطة التطوير التى قامت الشركة بتنفيذها خلال عام ٢٠٠١/٢٠٠٠ تم تحقيق ما يلى :

- إتمام أعمال الحفر لإستقبال البواخر حتى الجيل الخامس .
- تحقيق حجم تداول ٥٥٤٠٠٠ حاوية مكافئة عام ٢٠٠١/٢٠٠٠ مقابل ٤٤٣٠٠٠ حاوية مكافئة عام ٢٠٠٠/١٩٩٩ بنسبة زيادة ٢٧٪ .

معدل تداول ٢٥ حاوية / ساعة .

★ حقائق على الطبيعة:

ساحات الحاويات	٤٠٠,٠٠٠ م٢
الطاقة السنوية للمحطة	٧٠٠,٠٠٠ حاوية مكافئة
المخزن المشترك LCL	٦٠٠٠ م ٢
طاقة تخزينية	٢٥٠ حاوية مكافئة
حاويات الثلاجة	٣٦٠ وحدة - مصدر كهربى
طاقة ورشة صيانة الحاويات	٦٠٠ حاوية مكافئة/ شهرياً
النقل بالقطار	محطة واحدة



★ الميناء الجاف:-

- تم إنشاء الميناء الجاف عام ١٩٩٦ على مساحة ٥٠,٠٠٠ م٢ بمدينة العاشر من رمضان على بعد ٥٠ كم من القاهرة وتعتبر من أكبر المدن الصناعية بجمهورية مصر العربية .
- الميناء مجهز بأحدث المعدات لخدمة المصدرين المصريين ومستخدمى الميناء من جميع أنحاء العالم .
- طاقة المحطة ٦٠٠ حاوية مكافئة بضائع عامة/ سيارات .
- مساحة المخزن المشترك ٢٠٠٠ م٢ .

★ نظام الحاسب الآلى :-

- إستخدام أحدث التقنيات لإستقبال وإرسال بيانات السفن بنظام EDI وتبادل رسائل BAPLIE, MOVINS,COARRI,CODECO .
- تستخدم أجهزة كمبيوتر محمولة لاسلكيا RDT للسيطرة على عمليات التشغيل .

★ المعدات :-

- ٣ ونش رصيف عملاق حمولة ٤١ طن .
- ٣ ونش رصيف عملاق (POST PANAMAX) حمولة ٤٠ طن طول ذراع الونش ٤٤,٥ م قادرة على تداول ١٦ صف (ROW) .
- ٢ ونش رصيف متحرك (Mobile Crane) ١٠٠,٨٠ طن .
- ٦ ونش ساحة عملاق .R.T.G .
- ٢١ ونش ساحة .R.S .
- ٤٧ جرار موانئ بالمقطورة .

★ سيتم إضافة ٦ ونش ساحة أرضى و٨ جرار موانئ بالمقطورات فى مارس ٢٠٠٢ . أيضاً إضافة الونش العملاق السابع (SUPER POSTPANAMAX) فى ديسمبر ٢٠٠٢ .



★ نشاط تداول البضائع :-

- الطاقة التخزينية للبضائع الصب ٥٥,٠٠٠ طن .
- معدل التداول ٨٠٠٠ طن/ يومياً .
- تمتلك الشركة ونشين عالميين بمعدل تفريغ ٢٦٠ طن / ساعة للونش الواحد .
- تقوم الشركة بتطوير الطاقة التخزينية للوصول الى حجم تداول ٧٥,٠٠٠ طن فى مايو المقبل .

تليفون ٠٠٢٠٦٦٢٣٧١٥٢/٠٠٢٠٦٦٢٣٥٨٦٢ فاكس: ٠٠٢٠٦٦٣٣٩٣٤٧/٠٠٢٠٦٦٢٧٠٤١٩

صندوق بريد : ١٢٣٩ بورسعيد مصر

e-mail:infoapscchc.com

web site:www.pscchc.com

شركة فينمار

وكيل الخط الملاحى YANGMINGLINE

تحتفل بدخـــول سفينة الحاويات العملاقة MING PINE إلى ميناء بورسعيد

لأول مرة تدخل سفينة الحاويات العملاقة MING PINE (٥٥٠٠ حاوية مكافئة التابعة للخط الملاحى YANG MING LINE إلى محطة حاويات بورسعيد وقد قام السيد محمد مصيلحى رئيس شركة فينمار للملاحة حفل استقبال بفندق هلنان بورسعيد حضره السيد الدكتور مصطفى صادق محافظ بورسعيد ولفيف من رجال النقل البحرى ورجال الأعمال وعلى رأسهم السيد اللواء عصام بدوى رئيس قطاع النقل البحرى المصرى والسيد اللواء جلال يس رئيس مجلس ادارة شركة بورسعيد لتداول الحاويات والسيد اللواء أحمد الصادق رئيس مجلس ادارة هيئة ميناء بورسعيد ووفد من الخط الملاحى وعلى رأسهم MR.CH.YEH وافتتح السيد محمد مصيلحى الحفل بالكلمة الآتية :-

نرحب بكم جميعا اليوم فى مناسبة من المناسبات الهامة التى تدل على أهمية ومستوى ميناء بورسعيد وشركة بورسعيد لتداول الحاويات حيث وصلت إليها إحدى السفن العملاقة التابعة للخط الملاحى العالمى YANG MING والذى تقوم شركة فينمار للملاحة بأعمال الوكالة عن سفنه .

- السفينة العملاقة MING PINE تتعامل مع شركة بورسعيد لتداول الحاويات لأول مرة وهذه السفينة حمولتها الكلية ٥٧٦٠١,٩٩ طن وطاقتها ٥٥٠٠ حاوية مكافئة وتعمل على الخط الملاحى المنتظم ما بين دول أمريكا والشرق الاقصى وشمال أوروبا وتعتبر هذه السفينة مع باقى سفن الخط الملاحى التى تتردد على الميناء أضافة كبيرة إلى داخل قناة السويس وكذا إلى شركة بورسعيد لتداول الحاويات

- أن الخط الملاحى العالمى YANG MING يتعامل مع ميناء بورسعيد ومحطة حاويات بورسعيد كمحطة رئيسية منذ عام ١٩٩٨ لخدمة موانى شرق حوض البحر المتوسط حيث يصل حجم تداول الحاويات التابعة للخط مع محطة بورسعيد حوالى ٣٥٠٠٠ حاوية مكافئة سنوية .

- أن النظام الخط الملاحى فى تردد سفنه على محطة حاويات بورسعيد أكسبه ثقة العملاء المصريين فى وصول بضائعهم سواء الواردة أو الصادرة فى توقيتاتها المحددة ونحن من هذا المنطلق نشكر جميع عملائنا على الثقة الغالية التى أولوها الينا وإلى الخط الملاحى YANG MING وسنبذل بإذن الله تعالى المزيد من الجهد لتقديم الخدمة المتميزة لجميع عملائنا استمرار الثقة والتعاون معهم .

- وأخيرا وقبل أن انهى كلمتى هذا وبالنيابة عنى وعن أخى عمرو مصيلحى نائب رئيس مجلس الادارة والعضو المنتدب لشركة فينمار للملاحة أود أن أشكر السادة المديريين والموظفين والعاملين بالشركة على جهودهم من أجل رفع شأن الشركة .

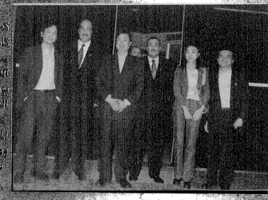
نشكركم جميعاً على تشريفكم لنا فى هذه المناسبة ونتمنى لكم اقامة سعيدة فى مدينة بورسعيد

والسلام عليكم ورحمة الله وبركاته



كما ألقى كل من السيد اللواء الدكتور/ مصطفى كامل محافظ بورسعيد والسيد اللواء/ جلال يس رئيس شركة بورسعيد للحاويات والسيد اللواء/ أحمد الصادق رئيس هيئة ميناء بورسعيد و MR.C.H.YEH رئيس وفد الخط الملاحى YANG MING كلمة فى هذه المناسبة كما تم تقديم الدروع بهذه المناسبة وقدم الحفل السيد سمير معوض

ومجلة إنترناشيونال تتقدم بالتهانى والتوفيق لشركة فينمار وهيئة ميناء بورسعيد وشركة بورسعيد للحاويات بهذه المناسبة السعيدة وتتمنى لهم دوام التقدم .



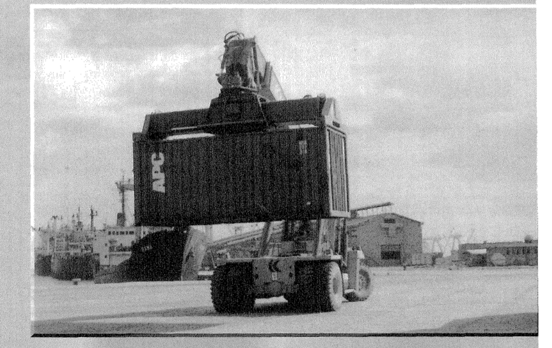


Egyptian Container Handling Co.

الشركة المصرية لتداول الحاويات (ش.م.م)

وهى أول شركة مساهمة مصرية خاصة تم الترخيص لها بمزاولة نشاط تداول الحاويات بجميع أنواعها فى الموانئ المصرية وتمارس نشاطها مبدئيا فى ميناء الأدبية. فهى تقوم بتداول الحاويات بالخط الملاحى العالمى الأمريكى (APL) ومن المتوقع أن يصل حجمها خلال العام القادم بما لا يقل عن (٥٠ ألف) حاوية نمطية.

بدأت الشركة فى ١٩٩٨/٦/١٧ بتداول عدد ١٨٥٠ حاوية مكافئة شهرياً أما الآن فتناول ٣١١٩ حاوية مكافئة شهرياً.



تملك معدات ثقيلة وحديثة لمناولة الحاويات بجميع أنواعها كما تناول وتقدم خدمات تخزين للحاويات المبردة (Reefers) التى بلغت خلال عام ١٩٩٨ حتى تاريخه الى ١٠٠٠ حاوية، كما تملك ساحات للتخزين مساحتها ٣٠٠٠٠ متر فى ميناء الأدبية.



ساهمت الشركة فى تنشيط حركة النقل فيما بين الموانئ المصرية لنقل الحاويات الترانزيت من الأدبية الى الموانئ الأخرى مستخدمه النقل بالقطار وكذلك النقل البرى بالسيارات.

إدارة الشركة بمدينة القاهرة ـ ٥ش فريد من ش الثورة ـ مصر الجديدة

تليفون : ٤- ٠٢/٤١٤١٥٩٠ فاكس : ٠٢/٤١٤١٨٨٥

السويس : ميناء الأدبية

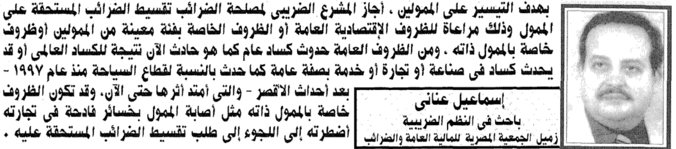
تليفون وفاكس : ٠٦٢/٣٦٠٤٤١ - ٠٦٢/٣٦٠٤٤٠

بورسعيد : ٢١ ش الجبرتى

تليفون :٣٥٢٩٤١ - ٣٥٢٩٤٠ - ٠٦٦/٣٥٢٩٤٢ فاكس: ٠٦٦/٣٥٢٩٤٣

تقسيط الضرائب المستحقة ... تيسيراً على المولين

الظروف الإقتصادية تستوجب تقسيط الضريبة على مدة أطول مع تخفيض مقابل التأخير



بهدف التيسير على المولين ، أجاز المشرع الضريبى لمصلحة الضرائب تقسيط الضرائب المستحقة على الممول وذلك مراعاة للظروف الإقتصادية العامة أو الظروف الخاصة بفئة معينة من المولين أوظروف خاصة بالممول ذاته . ومن الظروف العامة حدوث كساد عام كما هو حادث الآن نتيجة للكساد العالمى أو قد يحدث كساد فى صناعة أو تجارة أو خدمة بصفة عامة كما حدث بالنسبة لقطاع السياحة منذ عام ١٩٩٧ - بعد أحداث الاقصر - والتى أمتد أثرها حتى الآن. وقد تكون الظروف خاصة بالممول ذاته مثل أصابة الممول بخسائر فادحة فى تجارته أضطرته إلى اللجوء إلى طلب تقسيط الضرائب المستحقة عليه .

إسماعيل عنانى
باحث فى النظم الضريبية
زميل الجمعية المصرية للمالية العامة والضرائب

وطبقـاً لنص المادة ١٢٧ من القانون الضريبى - انظر الهامش (١)- فإنه أصبح من حق مصلحة الضرائب العامة تقسيط الضرائب المستحقة على المولين - ويلاحظ من نص المادة أننا أمام ثلاثة حالات:

الحالة الأولى : تحصيل الضريبة دفعة واحدة .

الحالة الثانية : تحصيل الضريبة على أقساط بحيث لاتجاوز عدد السنوات الضريبية التى استحقت عنها الضريبة .

الحالة الثالثة: إذا اطرأت ظروف عامة أوظروف خاصة ، جاز تقسيط الضريبة المستحقة على مدة أطول ، بحيث لاتزيد على مثلي عدد السنوات الضريبية .

ويفهم من ذلك أن الضريبة التى تستحق - مثلاً - عن خمس سنوات سابقة ، فإنه يجوز تقسيطها على خمس سنوات لاحقة وفى حالة وجود ظروف استثنائية عامة أو خاصة يجوز تقسيطها على مدة تزيد عن خمس سنوات قادمة ويحد أقصى عشر سنوات.

وبصدد تنفيذ ذلك أصدرت مصلحة الضرائب العامة التعليمات التنفيذية رقم ٣٠ لسنة ١٩٩٨ بشأن التقسيط على عدد من السنوات يجاوز عدد السنوات الضريبية المستحقة عنها الضريبة ،وقد جاء بهذه التعليمات الآتى:

- تقضى المادة ١٢٧ من القانون ١٥٧ لسنة ١٩٨١ المعدل بالقانون ١٨٧ لسنة ١٩٩٣ بالفقرة الثانية بأنه إذا طرأت ظروف عامة أو خاصة تحول دون تحصيل الضريبة دفعة واحدة أو أقساط لاتجاوز عدد السنوات الضريبية التى استحقت عنها الضريبة ، جاز لرئيس مصلحة الضرائب أو من ينيبه تقسيطها على مدة أطول بحيث لاتزيد على مثلى عدد السنوات الضريبية ولقد صدر القرار الإدارى رقم ٢٠٢ لسنة ١٩٩٨ بتفويض مدير عام الأدارة العامة للتحصيل للنظر فى طلبات التقسيط التى تقدم للمأموريات مع تطبيق الإستثناء الوارد بالفقرة الثانية من المادة المذكورة ، وعملاً على سرعة البت فى هذه الطلبات مع التيسير على المولين تقديراً لظروفهم الخاصة والعامة يلزم اتباع ما يلى :

أولاً : فور تقدم الممول بطلب تقسيط الضرائب المستحقة عليه على أقساط تجاوز عدد السنوات الضريبية تقوم المأمورية بقيد الطلب فى سجل خاص بطلبات التقسيط على عدد يجاوز عدد السنوات الضريبية .

ثانياً: فور تسلم مامور التحصيل لطلب التقسيط ، يقوم بدراسته وأعداد المذكرة الفنية للتقسيط ويصدر القرار فى حدود عدد السنوات الضريبية ويتم إخطار الممول بالقرار مع الأشارة إلى أن الطلب جارى دراسته من ناحية تطبيق الإستثناء الوارد بالفقرة الثانية من المادة ١٢٧ من القانون

ثالثاً: يعد مأمور التحصيل مذكرة بشأن طلب الممول التقسيط على عدد أقساط يجاوز عدد السنوات الضريبية ويجب أن تتضمن المذكرة البيانات الآتية :

١- الضرائب المطلوب تقسيطها وسنوات استحقاقها وتاريخ الربط وأساس الربط .

٢- إمكانية الممول وقدرته على السداد .

٣- بيانات عن املاك الممول مستمدة من إقرارات الثروة .

٤- مدى إنتظام الممول فى السداد فى القرارات السابق صدورها له ومدى تجاوبه مع المأمورية فى السداد .

٥- قيمة المحجوزات السابق توقيع الحجز عليها .

٦- بيان عن حجم معاملات الممول ومقدار رأس ماله مستمد من الإقرارات وبيانات الخصم والأضافة .

٧- رأى المأمورية فى طلب الممول وإقتراحاتها فى هذا الخصوص على ضوء الظروف العامة والخاصة للممول .

رابعاً: فور إعتماد المذكرة من رئيس المأمورية يتم رفعها إلى الادارة العامة للتحصيل للنظر فى الموافقة على منح الممول الإستثناء الوارد بالقانون وعلى الادارة العامة للتحصيل البت فى الطلب فى أسرع وقت وإخطار المأمورية بالرأى .

خامساً : فور ورود رد الأدارة العامة للتحصيل ، يتم إعداد قرار التقسيط فى حالة الموافقة على منح الممول الاستثناء على عدد من الأقساط طبقاً لما جاء بالموافقة وفى حالة عدم الموافقة يتم إخطار الممول بأن الطلب الخاص بالإستثناء قد رفض ويتعين على الممول الإنتظام فى الأقساط طبقاً للقرار الصادر له فى عدد السنوات الضريبية

هذا ويراعى استكمال بيانات السجل الخاص بطلبات التقسيط على عدد من السنوات يجاوز السنوات الضريبية وأتخاذه مصدراً للمتابعة المستمرة لهذه القرارات وحث المولين على سداد كافة المستحقات فى حالة زوال الأسباب العامة والخاصة حتى لايزيد مقابل التأخير المستحق عليهم .

وجدير بالذكر أن الضرائب المستحقة التى يتم سدادها على أقساط يستحق عنها مقابل تأخير وذلك طبقاً لنص المادة ١٧٢ من القانون - أنظر الهامش (٢)

الخلاصة : نخلص مما تقدم بالآتى :

١- أن هدف المشرع الضريبى من تقسيط الضريبة هو التيسير على المولين حيث أن الضريبة التى يستحق عن خمس سنوات سابقة أوأكثر بسبب بطء الإجراءات لايجوز أن يتحملها الممول ويطالب بسدادها مرة واحدة .

٢- أنه يجوز زيادة مدة التقسيط عن عدد سنوات المحاسبة فى حالات استثنائية عامة مثل حالات الكساد العام أو الكساد الخاص الذى يصيب نشاط بعينه على مستوى تجارة أو صناعة أو خدمة معينة أو فى حالات استثنائية خاصة بالممول ذاته ، وتيسيراً عليه يتم منحه مدة تقسيط أطول .

٣- أنه فى جميع الأحوال يستحق مقابل تأخير على المبالغ التى يتأخر سدادها حتى لو كان الممول يتمتع بقرار من المصلحة بتقسيط هذه المبالغ .

ولايسعنا فى هذا المجال ، ومراعاة للظروف الإقتصادية التى تمر بها البلاد من كساد إقتصادي تأثراً بالكساد العالمى السائد منذ عامين ومازال مستمراً حتى الآن ، فإن الظروف الإستثنائية أصبحت الآن قاعدة ويتعين مراعاة لذلك التخفيف عن كاهل المولين وكذلك من أجل تنشيط السوق والحركة الإقتصادية إقترح الآتى :

١- أن تقوم مصلحة الضرائب العامة بإتخاذ الإجراءات اللازمة للتيسير على المولين عند اصدار قرارات التقسيط مع تقليل الإجراءات حتى تؤتى ثمارها سريعاً .

٢- تخفيف مقابل التأخير بالنسبة للحالات الإستثنائية التى تزيد فيها مدة التقسيط عن عدد سنوات المحاسبة وذلك مراعاة للظروف الإقتصادية الراهنة .

وحيث أن مثل هذه الأمور تحتاج إلى تعديل بعض النصوص القانونية وما يتبع ذلك من إجراءات تشريعية فإنى أرى أن مجالسنا التشريعية لن تألو جهداً فى الموافقة على هذه التعديلات تيسيراً على المولين .

* * *

النصوص القانونية فى المقال

القانون ١٥٧ لسنة ٨١ المعدل ١٨٧ لسنة ٩٣

(١) المادة ١٢٧

يكون تحصيل الضريبة دفعة واحدة أوعلى أقساط بحيث لاتجاوز عدد السنوات الضريبية التى استحقت عنها الضريبة وإذا طرأت ظروف عامة أو ظروف خاصة بالشركة تحول دون تحصيل الضريبة وفقاً لحكم الفقرة السابقة ، جاز لرئيس مصلحة الضرائب أومن ينيبه تقسيطها على مدة أطول بحيث لاتزيد على مثلى عدد السنوات الضريبية .

***

(٢) المادة ١٧٢

يستحق مقابل تأخير على :

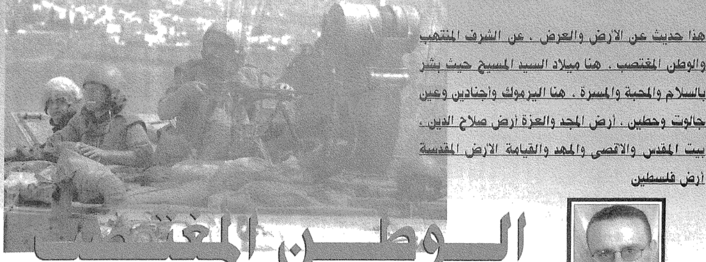
١- ما يجاوز مائتى جنيه مما لم يورد من الضرائب الواجب الأداء من واقع الإقرار أو الربط حتى لو صدر قرار بتقسيطها ويسرى مقابل التأخير اعتباراً من الشهر التالى لإنتهاء مدة شهر على تاريخ إخطار الممول بالتنبيه بصدور الورد أو من نهاية الميعاد المحدد لأداء الضريبة من واقع الإقرار

٢- ما لم يورد من المبالغ أو الضرائب التى ينص القانون على حجزها من المنبع وتوريدها للخزانة العامة اعتباراً من نهاية المهلة المحددة للتوريد طبقاً لأحكام هذا القانون " .

و فى جميع الأحوال المبينه فى هذه المادة يحسب مقابل التأخير بواقع ١٪ عن كل شهر تأخير حتى تاريخ السداد مع جبر كسور الشهر والجنيه إلى شهر أو جنيه كامل .

والله الموفق

فلسطين
وطن يذبح
وشعب يباد



هذا حديث عن الأرض والعرض . عن الشرف المنتهب والوطن المغتصب . هنا ميلاد السيد المسيح حيث بشر بالسلام والمحبة والمسرة . هنا اليرموك وأجنادين وعين جالوت وحطين . أرض المجد والعزة أرض صلاح الدين . بيت المقدس والاقصى والمهد والقيامة الأرض المقدسة أرض فلسطين

الوطن المغتصب



بقلم الدكتور
أيمن النحراوى

وإن كنا فى هذا اليوم الحزين لانعيش فى هذا الوطن إلا أنه يعيش فينا ، وفى قلوبنا التى تدمى حزناً عليه ، وعيوننا التى تدمع على شهدائه وأطفاله ، هذه أرض لم تكن فى يوم لهؤلاء الصهاينة، أرض عربية أصيلة ، لكن الإستعمار التاريخى ممثلاً فى بريطانيا العدو اللدود للعرب والإسلام أرادت ذلك ، فى لحظة تاريخية حاسمة، كانت فيها بريطانيا تتحالف مع القوى الأوروبية لإجهاض الدولة الكبرى التى أسسها محمد على باشا فى مصر والشام، ورأت آنذاك ضرورة تشجيع هجرة اليهود إلى فلسطين، ومساعدتهم بكل الطرق فى إنشاء مستعمرات إستيطانية تكون نواة لدولة تعزل مصر عن سوريا ، وتكون بطموحاتها كالسرطان الذى يستشرى فى الجسد العربى إلى الأبد .

> **"إن فلسطين والشام كله .. هى باب الديار المصرية"**
> **محمد على باشا ١٨٣١**

وإنطلاقاً من هذا التصور كتب اللورد بالمرستون رئيس وزراء بريطانيا فى عام ١٨٤٠ إلى سفيره فى إسطنبول بقوله : عليك أن تقنع السلطان وحاشيته بأن أى بلد يختاره اليهود ليستوطنوا فيه سوف يحصل على فوائد عظيمة من ثرواتهم ، ولاسيما السلطان إذا عادوا تحت حمايته ومباركته إلى فلسطين، وسوف يشكل هؤلاء حائلاً بين محمد على أو أى شخص آخر يخلفه ، وبين تحقيق خطته الشريرة فى الجمع بين مصر وسوريا .

وهكذا تأخذ الخطة مايلزمها من السنوات حتى تنضج ، وفى عام ١٨٧٧ مولت أسرة المليونير اليهودى روتشيلد تأسيس أول مستعمرة إستيطانية فى فلسطين وهى مستعمرة بتاح تكفاه ، وفى عام ١٨٨٢ وهو عام الإحتلال البريطانى لمصر قام البارون إدموند روتشيلد بتنفيذ أولى الهجرات الجماعية اليهودية إلى فلسطين، التى زاد عدد اليهود المستوطنين فيها إلى ٢٤ ألف .

وتمر السنوات ويظهر على الساحة الصحفى النمسوى اليهودى تيودور هرتزل الذى تولى عقد أول مؤتمر صهيونى فى مدينة بازل فى سويسرا ١٨٩٧ وأقر هذا المؤتمر خطة إستعمار فلسطين ومقومات إنشاء الدولة الصهيونية بها، وتشاء الظروف أن يلتقى هرتزل بالزعيم المصرى مصطفى كامل الذى كان يجوب أوروبا داعياً لحرية وإستقلال مصر ، وعلى أثر هذه المقابلة يكتب هرتزل فى يومياته : ها هو سليل الفراعنة الذين إضطهدونا فى مصر يحدثنى عن وطأة الإستعمار البريطانى لبلاده وتقوده قدماه إلى أنا .. ليحدثنى عن ذلك .

> **قرأت التوارة جيداً ولم أجد فيها ما يشير إلى ضرورة أن يمتلك اليهود فلسطين**
> **إرنست بيفن**
> **وزير خارجية بريطانيا**

وتمر السنوات والإستيطان اليهودى ينهش فلسطين فى صمت ودأب كالسرطان، فأنشأ الصهاينة مستعمرات ميتولا وريشون ليسيون وروهوبوت وكيفار سابه وايكرون وبن شيمون وزيشرون چاكوب، وعشرات المستعمرات فى كل مكان إستطاعوا أن يدنسوه ويستقروا فيه، بإستراتيجية تقضى بالإستيلاء على أخصب الأراضى وأهم المواقع الحاكمة على المحاور الرئيسية للطرق والممرات.

وتندلع الحرب العالمية الأولى ١٩١٤ - ١٩١٨ وتلفظ الدولة العثمانية أنفاسها، وتقسم الفريسة بين الذئاب كل ينهش ما إستطاع من الجسد ، وتقع فلسطين تحت الإنتداب البريطانى ، فى ظروف حالكة السواد كانت فيها الأمة العربية محتلة من القوى الأوروبية وتخضع كلية لهيمنتها وسطوتها ، آنذاك قدم وزير خارجية بريطانيا آرثر بلفور فى ٢ نوفمبر ١٩١٧ وعده الشهير الذى أعطى بموجبه مالايملك إلى من لايستحق،وهذا نصه :-

> **إن حكومة صاحب الجلالة تنظر بعين العطف إلى إنشاء وطن قومى لليهود فى فلسطين ، وسوف تبذل قصارى جهدها لتسهيل تحقيق هذا الهدف . وارجو إبلاغ هذا الاعلان لعلم الإتحاد الصهيونى .**
> **آرثر بلفور**

وهكذا أخذت بريطانيا تسير وفق سياساتها المرسومة بدقة ومثابرة لا تحيد عنها لأى سبب ، وكانت أراضى فلسطين تنتزع بالإغتصاب أو الرشوة أو البيع تحت التهديد ، بأساليب هى خليط خبيث من العنف الدموى والإبتزاز والخدع، وفى تواتر ونظام ظلت موجات الهجرة الصهيونية تتدفق كأسراب الجراد على المروج الخضراء لأرض فلسطين .

> **لاأستطيع أن أشعر بالاطمئنان وأنا أفكر فى قيام دولة يهودية على حدود مصر فما الذى يمنع أن تدعى تلك الدولة حقاً لها فى سيناء**
> **مصطفى النحاس باشا ١٩٣٧**

وتدور رحى الحرب العالمية الثانية وتجتاح الجيوش الألمانية أوروبا وتبدأ خطة سى ليون (أسد البحر) لغزو الجزيرة البريطانية فى الإكتمال ، وتوشك الدفاعات البريطانية أن تتزعزع تحت وطأة الغارات الجوية الألمانية الكثيفة ، عندئذ تلجأ بريطانيا إلى رؤوس الصهاينة فيها طالبة العون ورد الجميل ، من مركز الثقل الجديد للنفوذ الصهيونى فى العالم، إنهم صهاينة الولايات المتحدة بنفوذهم الإقتصادى والإعلامى والسياسى الهائل ، وهكذا لهب الصهاينة دور قناة الإتصال والتأثير بين الإمبراطورية التى توشك على السقوط وبين القوة الصاعدة فى العالم، والتى تهيأ لها المسرح العالمى لتلعب دور البطولة فيه

وبحماستهم تبين لصهاينة العالم. الوضع المستقبلى لمركز الثقل الجديد وهو الولايات المتحدة، وبدءوا فى تكثيف خيوط علاقاتهم بها فى علاقات إرتباط ومصالح متبادلة أفادتهم كثيراً فى حينها وفيما بعد ، وهكذا فبينما كان الأسد البريطانى يتراجع من منطقة الشرق الأوسط ، كان النسر الأمريكى يحلق فى أجوائها يستطلع مصالحه ويرسم مستقبل علاقاته بها ، وسرعان ما تبين له أن المنطقة تطفو على بحر هائل من النفط ، وأن موقعها الإستراتيچى الفريد يجب أن يكون تحت السيطرة والتحكم حفاظاً على مصالح أمريكية بدأت فى التشكل والتكون ، وتصيغها منظومة الحياة السياسية الأمريكية التى يهيمن عليها الإخطبوط الصهيونى .

> **كان الرئيس هارى ترومان يشعر بالاحباط الشديد فى فترة ترشيحه لإنتخابات الرئاسة ١٩٤٨ فقد كان يشعر أن الجميع تخلى عنه، إلى أن جاء يوم دخل عليه أحد الناشطين من الحركة الصهيونية، وقدم له حقيبة يد بها ٢ مليون دولار كمساهمة من الحركة فى حملته الإنتخابية مما قلب الموازين رأساً على عقب.**
> **جورج فيدال - التاريخ اليهودى**

وبنهاية الحرب العالمية الثانية ، وفى ظل جهود محمومة من القوى الإستعمارية والدوائر الصهيونية ، أخذ عدد اليهود فى فلسطين فى الزيادة المطردة حتى وصل إلى نصف مليون من المغتصبين يسيطرون برغم كل هذا على ٧٪ من أرض فلسطين ، مقابل ١,٢ مليون عربى يملكون ٩٣٪ من وطنهم .

آنذاك كانت البيئة الدولية صالحة تماماً لإعلان دولتهم المزعومة ، فى وقت حاسم تكاتفت فيه كل العوامل لصالحهم وفى غير صالح الأمة العربية ، وبالفعل أعلنت دولة إسرائيل فى ١٥ مايو ١٩٤٨ ، وإعترف بها الرئيس الأمريكى هارى ترومان على الفور ، فقد كانت للأيادى الصهيونية دورها فى وضعه على كرسى الرئاسة الأمريكى .

> **لا داعى للخوف من العرب فهم ضعفاء بطريقة يائسة...**
> **حاييم وايزمان**
> **متحدثاً للمندوب الأمريكى فى الأمم المتحدة ١٩٤٧**

رفضت الأمة الإعتراف بإسرائيل المغرورة

فى القلب العربى، ورفضت قرار التقسيم وإندلعت الحرب ، لكن النذير كان شؤماً منذ البداية ، فبينما حشد العرب ٤٧ ألف جندى ، إستطاعت الوكالة اليهودية أن تحشد ٩٨ ألف جندى ، خدم معظمهم فى جيوش الحلفاء إبان الحرب العالمية الثانية وبينما كان لدى العرب مجتمعين ٣٠ طائرة حربية ، كان للجيش الاسرائيلى ٧٨ طائرة ، وبينما أمدتهم أوروبا والولايات المتحدة بالسلاح والعتاد، كان الملك وأعوانه يتعاقدون على شراء الأسلحة الفاسدة التى تنفجر عند إطلاقها فى مستخدميها أو يصيبها العطب وقت المعركة ، وهكذا كانت الهزيمة .

وتمر السنوات وتتحالف العوامل لتشكل الأحداث ، تناضل الشعوب العربية لتحصل على إستقلالها وتحررها من نير الإستعمار ، وتتفرغ إسرائيل لمزيد من الإستقرار والتوطن ، وعندما كانت مصر تصارع من أجل التنمية والتقدم ومساعدة حركات التحرر الوطنى ، كانت الولايات المتحدة توعز للبنك الدولى برفض تمويل السد العالى ، ولما أممت مصر قناة السويس ، كانت إسرائيل تتحالف مع عتاة الإستعمار بريطانيا وفرنسا لتقوم بالعدوان الثلاثى على مصر وإحتلال سيناء وقناة السويس ، وتخطو إسرائيل خطوات أوسع بمساعدة فرنسا لبناء مفاعلها النووى الأول فى ديمونا .

وفى خضم عقد الستينات وأحداثه وتفاعلاته ، تنقض إسرائيل على الجبهات العربية فتحتل سيناء والجولان وتستولى على ما بقى من فلسطين التاريخية فى الضفة الغربية وقطاع غزة ، فى ظل دعم أمريكى وغربى ظاهر ومستتر على كافة الأصعدة السياسية والدبلوماسية والإقتصادية والإعلامية، ولانعفى أنفسنا من المسئولية .

حتى يأتى عام ١٩٧٣ الذى حققت فيه مصر والعرب نصراً عسكرياً وإستراتيجياً مجيداً ، حاولت الولايات المتحدة إجهاضه بشحنات السلاح الأمريكى عبر أكبر جسر جوى فى التاريخ إلى المطارات الإسرائيلية بواسطة طائرات النقل العملاقة سى ١٣٠ جالاكسي ، ستار لفتر سى من مخازن الجيش الأمريكى وحلف الأطلنطى مباشرة إلى الجبهة ، لكن هزيمتهم كانت قد حدثت

> **إن العرب قد يحتقروننا اويكر هوننا اويشمئزون منا . لكنهم تعلموا انهم آذا ارادوا الحصول على تسوية .. فعليهم ان يا'توا إلينا**
> **هنرى كيسنجر ١٩٧٣**

ولم يكن بالإمكان سوى محاولتهم إستيعابها وإحتواء آثارها .

وبرغم توجه العرب نحو بديل السلام وتقديمهم تنازلاً تاريخياً هائلاً فى الاعتراف بهذا الكيان على أرضهم ، والقبول بوجوده وإستمراره في إطار تعايش سلمى يرتكز على رد الحقوق إلى أصحابها والإنسحاب من كافة الأراضى العربية المحتلة بموجب القرارات الدولية وإقامة دولة فلسطين كاملة السيادة والمقومات ، إلا أن هذا لايرضى طموحات هذه الدولة التى يعبر علمها عن إستراتيجيتها ، إن أحد الخطين الأزرقين فى هذا العلم يرمز إلى نهر الفرات والآخر إلى نهر النيل وبينهما كما يحلمون إسرائيل الكبرى .

فى سبيل ذلك لاتتورع إسرائيل عن أن تسيل من الدماء أنهاراً وتزهق من الأرواح آلافاً لتكريس إحتلالها لفلسطين ، وترتكب المذابح فى دير ياسين وبحر البقر وصابرا وشاتيلا وقانا وغيرها ، وها هى منذ قريب تسخر من عروض السلام العربية بل هى تبصق عليها فى إحتقار ومهانة ، وتجتاح اليوم الأراضى الفلسطينية فى هجمة بربرية وحشية ، فهى لا تعرف سوى القوة ولن يردعها سوى القوة .. والقوة وحدها .

وخير ختام للحديث هو خير الكلام القرآن

> **قلبى وفيض دموعى كلما خطرت**
> **ذكرت فلسطين خفاق وبهتان**
> **لقد عاد بها التاريخ اندلسا**
> **اخرى وطاف بها للشرق طوفان**
> **على الجارم**

الكريم :

بسم الله الرحمن الرحيم

"لتجدن أشد الناس عداوة للذين آمنوا اليهود والذين أشركوا "

صدق الله العظيم

آخر أخبار مكتبة الإسكندرية

الإهداءات والمساهمات المصرية لمكتبة الإسكندرية

تلقت مكتبة الإسكندرية ٣ موسوعات فاخرة مصورة عن الإسكندرية وكانت هذه الإصدارات

الإصدار الأول : من دار أخبار اليوم من خلال موسوعة متكاملة من إعداد نوال مصطفى .

الإصدار الثانى : من هيئة تنشيط السياحة بالإسكندرية من أعداد اللواء / حازم أبو شليب رئيس الهيئة والدكتور عبد الفتاح غنيمة والدكتور حسين الشيخ الأستاذين بجامعة الإسكندرية .

الإصدار الثالث: من مجموعة سيدات الأعمال فى الإسكندرية وبعض الفنانات التشكيليات " تحت إسم "برنت أندبرنت" ويضم مجموعة من الصور النادرة للإسكندرية قديماً وحديثاً من إعداد المهندسين سعاد أحمد وعزة عزيز بالإضافة إلى المصور الفنان خالد دانش ووليد البشبيشى ومصطفى قاسم .

اللواء/ حازم ابو شليب

أهدى الدكتور / شريف الحكيم نجل الدكتور محمود الحكيم المهندس المعمارى لمتحف النوبة الرسومات الأصلية للمتحف وكذلك ما حصل عليه الدكتور محمود الحكيم من شهادات تقدير وجوائز وكان من أبرزها جائزة الدولة التقديرية التى حصل عليها عام ١٩٨٤ والجائزة التشجيعية عام ٧١ .

كتاب من تأليف وإعداد الكاتب العربى د/ أحمد يوسف بعنوان " الأسرار السبعة لمكتبة الإسكندرية" ويتناول الدور الرئيسى الذى لعبته السيدة سوزان مبارك فى اعداد المكتبة وهو باللغة الفرنسية وأيضاً الحديث عن ديمترس فاليرى ويوليوس قيصر ونابليون بونابرت ومحمد عوض .

تا'مين متحف الآثار

صرح د. زاهى حواس أمين عام المجلس الأعلى للآثار أن متحف الآثار بمكتبة الإسكندرية مزود بتأمين خاص مستقل عن تأمين المكتبة وقد تم تنفيذه بالتعاون مع جهاز الأمن القومى بتكلفة ٥ ملايين جنيه ويشمل كاميرات ثابته وأخرى متحركة وبوابات الكترونية

الإهداءات الدولية لمكتبة الإسكندرية

اليونان: أهدت الحكومة اليونانية تمثالاً طولياً من الرخام لمكتبة الإسكندرية وهو لـ"ديمتريوس الفاليرى" مؤسس وصاحب فكرة إنشاء المكتبة الدولية القديمة التى ضمت كل كتابات شعوب العالم القديم وكان له الدور الأكبر فى مجال العمل الثقافى والفكرى بالإسكندرية القديمة .

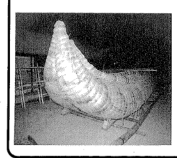
أسبانيا: قدم رئيس مجلس رؤساء الجامعات الإسبانية وعدد من المسئولين ١٢ طرداً تضم ٩٧نسخة مصورة لكتب ومخطوطات نادرة فى العلوم والفنون والآداب وقام بتسليمها المعهد المصرى للدراسات الإسلامية بمدريد .

كندا: قام ميشيل دوسالابيرى سفير كندا بمصر بإهداء مجموعة كتب قيمة من الحكومة الكندية إلى مكتبة الإسكندرية وتشمل على مخطوطات نادرة فى التاريخ والثقافة الكندية باللغتين الفرنسية والإنجليزية وأيضاً تشمل على نخبة من الروايات الشهيرة لكتاب كنديين عالميين أمثال : مارجربت أتوود وروش كارير ومايكل أوتداتجى بالإضافة إلى وثائق تاريخية ذات أهمية كبيرة من أرشيف وزارة الخارجية الكندية .

باريس: عرضت قناة فرانس الفرنسية الحلقة الثالثة من سلسلة الأفلام الوثائقية عن الإسكندرية بعنوان "إنقاذ الإسكندرية" وذلك فى إطار الإحتفالات بمكتبة الإسكندرية كما يتم أيضاً العديد من المعارض فى باريس بمشاركة المكتب الثافى المصرى بها " وتتضمن هذه المعارض أعمال لفنانين فرنسين وأيضاً مصريين حول الإسكندرية بالإضافة إلى إقامة حفلات عن موسيقى الإسكندرية.

أوكرانيا: قدم السفير الأوكرانى بالقاهرة مجموعة كتب مهداة من حكومته إلى مكتبة الإسكندرية وتم اعداد معرض للكتب المهداة والتى تمثل تراث ٢ مليون مسلم يقيمون فى أوكرانيا .

مركب ألمانية من نبات البردى المصرى القديم !!!



وصلت إلى الإسكندرية مركب ألمانية مصنوعة من نبات البردى المصرى القديم على الطراز الفرعونى تشارك هذه المركب التى تدعى "ايبورا" فى احتفالات مكتبة الإسكندرية حيث تبحر فى يوم الأفتتاح من أمام الميناء الشرقى بالإسكندرية حتى تصل إلى موقع المكتبة وهذه المركب تعتبر من ضمن المساهمات التى قدمتها الحكومة الألمانية إلى مكتبة الإسكندرية مما يدل على عمق العلاقات بين البلدين .

التطقيم الفعال للأسطول التجارى الأمريكى (١)

الربان /أحمد حنفى
محاضر أول - قسم السلامة البحرية
كلية النقل البحرى والتكنولوجيا - الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى

فى الأعداد السابقة . تحدثنا عن دراسة تتعلق بالسلامة البحرية أجراها قسم الحوادث البحرية التابع لخفر السواحل بكندا The Marine Casualty Branch of the Canadian Coast Guard والتى تلخصت فى أهمية وجود علاقة جيدة بين أفراد طاقم الممشى (البريدج) أثناء الملاحة والمناورات .

ونتابع هنا سلسلة الدراسات المتعلقة بالسلامة البحرية ونلقى الضوء على دراسة أمريكية أجراها المجلس القومى للبحوث فى التسعينات أيضاً والتى تتعلق بالتقيم الفعال فى السفن التجارية الأمريكية .

Effective Manning Of The U.S . Mer chant Fleet .

تمهيد

فى السبعينات بعض الشركات المشغله للسفن خاصة فى الشمال الغربى واليابان قد أنجزت نظام تطقيم جوهرى ومنتج إكتسبته من خلال عدة تركيبات لتكنولوچيا صناعة السفن التغيرات فى تشغيل الشركات وتنظيمات طاقم السفينة والسياسة البحرية للحكومات ، الحاجة لتشجيع المنافسة للاسطول الامريكى أشعلت الاهتمام لتحسين الإنتاجية التى يمكن إدراكها خلال التجديد لطريقة التطقيم وفى التكاليف والتوابع .

حسب طلب الإدارة البحرية (MARAD) أنشأ مركز الأبحاث الوطنى "لجنة التطقيم الفعال -Committee on Effeetive" Manning " تحت رعاية اللجنة البحرية عهد للجنة الإمداد بالخلفيات التكنولوجية والتحليل فى الدعم الإدارى،العمالة وقرارات الحكومة المتخذة والتى تخص نفس المعنى للتطقيم الفعال والطريقة للوصول إلى أحسن إنجاز فى الأسطول التجارى الأمريكى. نظمت اللجنة بطريقة مراجعة كلا المعلومات المنشورة والغير المنشورة، تجميع المعلومات من حركة إلى الشمال الغربى لأوربا وإجتماع اللجنة مع الحكومة الأمريكية، الصناعة، العمالة، الأبحاث الأساسية فى تشغيل السفن .

يعنى التطقيم الفعال تجديد أفراد الطاقم للسفن التجارية الذى يشمل كلا من عدد ووظيفة المنظمات العاملة لأفراد الطاقم الذى يحسن من فعالية التكاليف والبيئة المحيطة بالعمال فى منطقة العمل والسلامة . أيضاً يشمل على دعم التجديد لتصميم السفن وإستعمال التكنولوجيا والهيكل الإدارى وممارسات التشغيل لشركات تشغيل السفن، سياسات الإتحادات العمالية والقوانين الحكومية والإشتراطات والبرامج وعملية الحصول على أفضل عقود .

بعض التغيير للتطقيم الذى يزيد من الإنتاجية أدى إلى تأثيرات إجتماعية إقتصادية مناقضة مثل تقليل الوظائف وزيادة عبئ العمل وإقترح هذا التغيير بزيادة المكافآت والمرتبات والتعويضات، بأى حال، كان لتجديد آخر للتطقيم الفضل لتزامن زيادة الإنتاجية وتحسين ظروف العمل، مثل المرونة بين الأقسام، اللامركزية فى إتخاذ القرار، الإشتراك فى التخطيط للعمل على متن السفينة، التوظيف والتعيين المستمر، زيادة التدريب مثال: أنواع جديدة للتدريب .

لقد أصبح التطقيم الفعال من الموضوعات الهامة فى بداية الستينات عندما رأى مشغلى السفن فى اليابان وشمال غرب أوربا أن يستفيدوا من النظم الأتوماتيكية بالسفينة وتقليل تكلفة التشغيل بتقليل أفراد الطاقم بإستراتيجية التعبئة الرخيصة وتشغيل الأساطيل من الدول النامية، أعلام الملائمة (Flagsof Conventions)، والدول الشرقية. يسبق مشكلة العمالة سنة ١٩٧٣ أزمة النفط التى إشتركت فى زيادة تكلفة التشغيل لشركات تشغيل السفن فى الدول الصناعية، تقليل أفراد الطاقم كان ضرورياً من وجهة نظر الإدارة التكلفة العالية للعمالة لم تكن المحرض الوحيد، التقصير الشديد والمزمن للعمالة البحرية من خلال الأساطيل العالمية الممتدة فى الستينات وأوائل السبعينات كان باعث قوى للإدارة والعمالة والحكومة ليكونوا مرنين بشأن التفاوض وسن القوانين للتطقيم والعمل الإيجابى . (بالعكس فى الولايات المتحدة كان لديها عجز فى العمالة البشرية ما عدا فى زمن الحرب) والمجهودات فى التقليل المبدئى فى التطقيم لسنة ١٩٦٠ توافق مع الحكومة الأوروبية (شمال غرب) وإلتزام الصناعة لديمقراطية التصنيع وفيما يخص جودة الحياة المهنية . إن تجديد التطقيم له خصائص تشمل على تقليل المهام على البحارة والتوسع فى المسئوليات التكنولوجية والإدارية، عادة على السفن المبنية حديثاً والسفن الآلية.. هذه التجديدات التكنولوجية والتنظيمية إستكملت بمعانى مختلفة . فى كثير من الحالات قد تم تحسينها بالجهود البحثية لعدة شركات وإتحاداتهم العمالية، أحياناً بتعين خبراء من الشركات الملاحية متعددة الجنسية بالإشتراك مع المشاريع البحثية. الوكالات الحكومية دعمت الأبحاث والتجارب على سطح السفن وفى بعض الأحيان دعمت بالمال بعض التجارب .

أيضاً الوكالات الحكومية أعطت بإنتظام المشورات الفنية وشاركت بإنتظام لإنجاح التجارب، كذلك لعبت الحكومة دوراً فعال بتأسيس التكامل الفنى والتنظيمى (مثال السفن، المعدات، هيكلة أفراد الطاقم) وقد أدى ذلك إلى المنافسة لبناء سفن حديثة. التأسيس فى هذه الحالة يشمل دعم الإشتراك فى برامج الأبحاث للبناء أو المشغل وأيضاً التجارب على أسطح السفن . سفن ألمانيا الغربية فى برامج المستقبل وتحديث النظام اليابانى للبحارة وبرامج بناء السفن هو مثال لهذا الفكر . على العكس من ذلك فإن محاولة تجديد التطقيم التى أجريت فى الأساطيل التجارية فى شمال غرب أوروبا واليابان ، بالمقارنة كانت هناك محاولات بسيطة فى الولايات المتحدة فى هذا الشأن .

إن أكثر سفن الأسطول التجارى الأمريكى يعمل بمستوى تطقيم أعلى من الأساطيل الأخرى المنافسة. لم يتم وضع برامج للتحسين فى هذه الدولة للإرتقاء بمستوى الجهود التعاونية فى الإدارة ، العمالة والحكومة لكى يتنافس الأسطول الأمريكى أكثر .

لقد تغير مناخ العمل فى الملاحة العالمية بعدة طرق منذ أن أصبح التطقيم الفعال شئ هام . كما أن الإقتصاديات الفعالة أعاقت صناعة مشغلى السفن من منتصف السبعينيات إلى الآن . وزيادة العمالة البحرية وأسعار الوقود بالسفن وتكلفة رأس المال وأيضاً تكاليف التطقيم ألقت بظلالها وإسهام كل هذه العوامل فى التكاليف الكلية لتشغيل السفن . وإستمرت المنافسة بشدة نتيجة للركود الملاحى . هكذا فإن تقليل التطقيم والمصاحب بالتجديدات إستمر لتحقيق الأهداف . أيضاً زيادة كفاءة الوقود وتقليل التكاليف على رأس المال أعتبرت أهداف هامة ، الحكومة، الصناعة، العمال إتفقوا على أن تجديدات التطقيم شئ هام بالنسبة للمنافسة للأسطول الأمريكى التجارى . والإهتمام بتكملة التغيرات الأساسية هو القاعدة .

محطات وأخبار

خطة مصر للتنمية حتى عام ٢٠٢٢

صرح الدكتور عثمان محمد عثمان وزير التخطيط المصرى أن الخطة الخمسية ٢٠٠٧/ ٢٠٠٢ تستهدف رفع معدل النمو إلى ما يتراوح بين ٥,٥٪ و٦,٥٪ فى نهايتها مع تحقيق معدل نمو فى قطاع الصناعة لا يقل عن ١٠٪ ، وأشار الوزير إلى أنه بالنسبة للرؤية المستقبلية للتنمية الإقتصادية والإجتماعية فإن إستراتيجية التخطيط حتى عام٢٠٢٢ تهدف إلى :


عثمان محمد عثمان

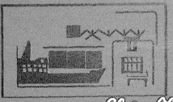
* خفض معدلات البطالة إلى ما يتراوح بين ٣,٥٪ .
* تشجيع الدولة للقطاع الخاص وجذب الإستثمارات الأجنبية المباشرة وتنشيط التعاون الإقتصادى على المستوى العربى والدولى .
* زيادة المساحة المستغلة من البلاد والتوسع فى إستصلاح الأراضى الصحراوية .
* إقامة المجتمعات العمرانية الجديدة لتصل المساحة المستغلة إلى ما يتراوح بين ١٠٪ و١٢٪ من المساحة الكلية.
* تغطية مظلة التأمينات ١٠٠٪ من عدد السكان .
* تخفيض نسبة الأمية بحيث لا يزيد معدلها عن ١٠٪ .

وأكد الوزير على أن تحقيق هذه الأهداف سوف لا يتأتى إلا عن طريق رفع إنتاجية العمل ورأس المال ، ورفع نسبة الإدخار المحلى من الناتج من ١٢٪ حالياً إلى ٢٥٪ ، وجذب الإستثمار الأجنبى المباشر خاصة فى الصناعات التحويلية .

الإستثمارات السعودية فى مصر

أكد السيد إبراهيم السعد البراهيم السفير السعودى وعميد السلك الدبلوماسى العربى بالقاهرة أن الإستثمارات السعودية فى مصر تحتل قائمة الإستثمارات العربية بعدما تجاوزت ٤,٨ مليار ريال فى حوالي ٥٥٤ مشروعاً إستثمارياً ووصل حجم التبادل التجارى بين البلدين إلى اكثر من ٢١١٢ مليون ريال عام ٢٠٠٠ وإلى ٦٢٦ مليون دولار خلال الأشهر التسعة الأولى من العام الماضى . هذا ويزور مصر سنوياً أكثر من ٣٥٠ ألف سعودى للسياحة

فلسطين
صرخة شعب
وقصائد شجب



شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع

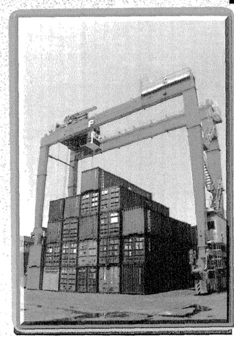


إحدى الشركات التابعة للشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

فى مقابلة مع السيد اللواء مهندس / فتحى أحمد حسن سرور - رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب .. وبسؤال سيادته عن الجديد من أخبار الشركة .. أفاد سيادته بالآتى:

تجهيز محطة الدخيلة بعد استلام المرحلة الثانية

أصبح طول رصيف محطة حاويات الدخيلة ١٠٤٠ متر بعد أن كان ٤٨٠ متر مما كان يزيد فترات الإنتظار ومحدودية المناورة بالأرصفة وهو الآن يدعم وضع محطة حاويات الدخيلة على خريطة نشاط الحاويات على المستوى الإقليمى فى شرق البحر المتوسط .



وقد وصل بالفعل عدد ٢ ونش رصيف عملاق من واحدة من أكبر الشركات العالمية (شركة نول الألمانية) وتم تركيبها فى محطة الدخيلة وهو ما يعطينا فرصة لتكون لدينا طاقات جديدة يمكن إستغلالها فى الأنشطة المتعددة لتداول الحاويات وخاصة الترانزيت والحصول على جزء منه فى شرق البحر المتوسط .

الإهتمام برفع المهارات والكفاءات والتدريب:

يتطلب إعداد المرحلة الثانية من محطة الدخيلة الإعداد الجيد للعمالة الماهرة من خلال برامج تدريبية متقدمة ونحن متعاقدون مع معهد تدريب الموانى التابع لأكاديمية النقل البحرى بإمكانياته الضخمة وفى مقدمتها محاكى التدريب الكبير على قيادة الأوناش العملاقة .. وعلى محور آخر فنحن نحاول الإستفادة من العمالة بتدريبها على أنشطة متعددة تمكن العامل من مزاولة أكثر من نشاط وهو ما يتيح مرونة كبيرة فى إستخدام وتدوير العمالة وهو ما ينعكس على رفع الكفاءة الفنية والإنتاجية وتعدد المهارات وهذا يدعم هدفنا فى أن تكون لدينا القدرة على التغيير المستمر وإعادة توظيف الإمكانيات ومواكبة ظروف السوق .

التخطيط لزيادة الإنتاج:

أوضح اللواء / فتحى سرور أنه رغم وجود نوع من الإنكماش فى الإستيراد إلا أن الشركة قد تعدت الإنتاج المستهدف فقد حققت أكثر من نصف مليون حاوية للعام الثالث على التوالى .

وتسعى الشركة بعد الإنتهاء من تجهيز المرحلة الثانية من محطة الدخيلة إلى زيادة المستهدف فى الإنتاج وتحقيقه بإذن الله وبما يدعم الإقتصاد القومى .

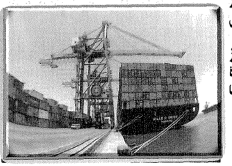


اللواء مهندس / فتحى أحمد حسن سرور

نعد أنفسنا لتغيير شهادة الجودة بالإصدار الأحدث:

وفى مجال توكيد الجودة فإن الشركة هى أولى شركات الحاويات التى حصلت على شهادة الأيزو ٩٠٠٢ لسنة ١٩٩٤ ويجرى العمل حالياً وإعداد الشركة للمراجعة وفقاً للمواصفة ٩٠٠٢ لسنة ٢٠٠٠ والذى يشترط الإفصاح عن سياسات العمل للأنشطة المختلفة .

وفى مجال الخدمات الإجتماعية والرياضية فإن الشركة ترعى العاملين ببرامج خدمية متعددة فى المجالات الصحية والإجتماعية .. هذا وقد حقق الرياضيون بالشركة إنجازات كبيرة في دورى الشركات وعلى مستوى الجمهورية وخاصة فى تنس الطاولة والسلة .



محطة حاويات الإسكندرية

رصيف ٥٤/٤٩ ميناء الاسكندرية صندوق بريد الجمرك / الاسكندرية ج.م.ع

تليفون : ٤٨٠٤١١١ - ٤٨٨٠٩٢٠ - ٤٨٧٥٠٨٥ - ٤٨٧٧٩٤٩(٠٣)

تلكس : 54566 A.C.H.UN فاكس : ٤٨٦٢١٢٤(٠٣)

http:\\aa.aast.egnet\alex

محطة حاويات الدخيلة

رصيف ٩٦ ميناء الدخيلة صندوق بريد الدخيلة / الاسكندرية ج.م.ع

تليفون: ٣٠٨٢١٦٩ / ٣٠٨٢١٣٥/ ٣٠٨٤٥٨٨/ ٣٠٨١٢٤٩(٠٣)

تلكس : 55472A.C.H-UN فاكس: ٣٠٨٥٠٥٢(٠٣)

e-mail:alexcont@mrcc-aast.edu

مصر فى أفتتاح قناة السويس إلى مكتبة الإسكندرية

تقديم ولاء حمزة

شهدت مكتبة الإسكندرية فى الفترة من ٢٣ إلى ٢٥ مارس مؤتمر :- مصر من أفتتاح قناة السويس إلى أفتتاح مكتبة الإسكندرية .. وكان هذا المؤتمر تحت رعاية كل من فرنسوا دوبفير سفير فرنسا فى مصر وعلى ماهر سفير مصر فى فرنسا. ويرجع أهمية هذا المؤتمر إلى أن قناة السويس كانت ولازالت نبع فخر وأعتزاز كل مصرى منذ قرار التأميم الذى أعلنه الرئيس جمال عبد الناصر عام ١٩٥٦ ثم معركة العبور عام ٧٣ وقبول التحدى فى إدارة هذه القناة وإعادة أفتتاح القناة بقرار من الرئيس أنور السادات عام ١٩٧٥ ولازال التحدى والعزيمة مستمرين فى عهد الرئيس حسنى مبارك والذى شهد فى عهده العديد من التطور والتحديث فى النشاط الملاحى .





د/ على ماهر — فرنسوا دوبفير — د / إسماعيل سراج الدين — د/ جمال الدين مختار

وقد أشار الدكتور إسماعيل سراج الدين "مدير المكتبة" فى كلمته أثناء المؤتمر إلى الملحمة التاريخية لقناة السويس حيث حدثت وقائعها على أرض مصر فى القرن التاسع عشر وسجلت تفاصيلها فى وثائق تناثرت بين مصر وفرنسا ولكى تكتمل فصول هذه الملحمة تسجيلاً وتوثيقاً بادر المهتمون من الجانبين إلى أن تضم مكتبة الإسكندرية وثائق هذه الملحمة . وهذه المبادرة بدأت من جمعية أصدقاء فرديناند ديليسبس ودعمها الدكتور / أحمد يوسف والتى تلتها مبادرة من الفريق / أحمد فاضل رئيس هيئة قناة السويس لجمع الوثائق المصرية والفرنسية فى مكتبة الإسكندرية وهى مبادرة تعلن أن المكتبة ستصبح مركزاً لوثائق قناة السويس فى العالم لكى يتاح لكل الباحثين الوصول إليها فى يسر .

وأستطرد الدكتور/ إسماعيل سراج الدين حديثه وقال : لقد جابهت شركة قناة السويس العديد من الصعوبات خاصة مع تنوع طبوغرافية الأرض التى شقت بها القناة حيث كان مشروع حفر قناة السويس هو الأكبر من نوعه فى العالم لشق قناة صناعية كما توضح وثائق قناة السويس العديد من الإنجازات التى تؤكد أن الإنسان قادر حين يجابه المصاعب على الإبتكار والإبداع خاصة مع إصرار الخديوى إسماعيل على إلغاء السخرة ولجوء الشركة إلى ميكنة الحفر ..

وكتب المؤرخون كثيراً عن حفر قناة السويس وما صاحبه من مشكلات وصراعات دولية إن هذه التحديات ونجاح المصريين فى مواجهتها هى رمز للوطنية المصرية التى أثبتت أن مصر قادة على إدارة هذا المرفق الحيوى لحركة النقل البحرى فى العالم عبر العصور .وعبر ثلاثة أيام فى مكتبة الإسكندرية تم اللقاء مع نخبة متميزة من كبار الباحثين طرحوا ما لديهم من جديد للمناقشة والبحث وقد تم تكريم الفريق أحمد فاضل رئيس هيئة قناة السويس خلال المؤتمر وتحدث سيادته عن الخلفية التاريخية لفكرة إنشاء قناة صناعية تصل بين البحر المتوسط والبحر الأحمر لمرور التجارة العالمية بين الشمال والجنوب حيث أنها فكرة مصرية قديمة ترجع إلى أكثر من أربعة آلاف سنة ذلك عندما أقدم فرعون مصر "سنوسرت الثالث" على تنفيذها عام ١٨٨٧ قبل الميلاد ولقد كان الخوف من طغيان مياه البحر الأحمر وأغراق الأراضى المصرية لأرتفاع منسوب مياه البحر الأحمر يحول دوماً دون تنفيذ هذه الفكرة ، إلا أن هذا الخوف لم يمنع حكام مصر على مر العصور من حفر القناة عن طريق ربط روافد النيل والطرق البرية وفى عام ١٨٥٣ جاء فرديناند ديليسبس وقدم دراسة كاملة لربط البحر المتوسط بالبحر الأحمر مباشرة وبسواعد المصريين وتحت ظروف بالغة الصعوبة والقسوة بدأ العمل فى شق القناه والذى أستمر عشر سنوات كاملة إلى أن تم إفتتاح قناة السويس لأول مرة فى عام ١٨٦٩ فى إحتفال تاريخى وأسطورى لن تنساه ذاكرة العالم.

وقام الفريق / أحمد فاضل بالتحدث عن أهمية قناة السويس فى التجارة العالمية ودورها فى توفير وقت وزمن الرحلة البحرية وعن التطوير الذى لحق بقناة السويس من متغيرات إقتصادية وتكنولوجية هائلة أثرت على حركة التطوير فى القناه خاصة فى فترة إغلاق القناة بعد حرب يونيو ١٩٦٧ وهذه المتغيرات خلقت تحديات كبيرة فكان لزاماً على إدارة القناه أن تساير هذه المتغيرات والتحديات وتقوم بالتطوير حتى تظل محتفظة بأهميتها وبالدور الذى تلعبه فى خدمة الإقتصاد الوطنى العالمى ... ومن هذه المتغيرات:

التطور فى وسائل النقل خاصة النقل البحرى نتيجة الثورة الصناعية والتغير الهائل فى أحجام ناقلات البترول وسفن البضائع الصب والتغير فى أنماط النقل وأيضاً سفن الحاويات وظهور النقل بالأنابيب والتطور فى نظم المعلومات والإتصالات وإستخدام النقل متعدد الوسائط وعلم اللوجستيات .. وكل هذه المتغيرات جعلت ادارة القناة فى حالة من اليقظة لمواكبة الظواهر العالمية لتحقيق أعلى درجات السلامة والأمان لعبور السفن وتحقيق أعلى عائد لخدمة الإقتصاد القومى .كما تم تكريم جوش بول كالون رئيس جمعية أصدقاء فرديناند ديلسبس وقناة السويس وأحمد يوسف مراسل الأهرام فى باريس لدورهما فى إمداد المكتبة بالوثائق الفرنسية المتعلقة بقناة السويس .

وقام د/ خلف الميرى بتوضيح العلاقة بين الملاحة والسياسة وذلك من خلال دور القناة فى تفعيل وتطور الحركة الملاحية بين الشرق والغرب والعلاقة البيانية بين النشاط الملاحي والنشاط الإقتصادى وأيضاً العلاقة بين الإقتصاد والسياسة فى مسألة القناة وقام الأستاذ الدكتور / السيد حسين جلال بتقديم بحث عن "قناة السويس من خلال الوثائق البريطانية " تناول فيها :-

أولا : تعريف بالوثائق البريطانية وأهميتها فى دراسة تاريخ قناة السويس السياسى والإقتصادى والإستراتيجى .

ثانيا: أهمية قناة السويس لبريطانيا .

ثالثا: دراسة لأهم الإتفاقيات الدولية المؤثرة فى قناة السويس :-

أ- إتفاقية القسطنطينية ١٨٧٣ الدولية الخاصة بتحديد حمولة السفن بقناة السويس .

ب- إتفاقية القسطنطينية الدولية ١٨٨٨ الخاصة بتحديد المركز الدولى لقناة السويس .

رابعا : أ- صفقة بيع أسهم مصر فى قناة السويس لبريطانيا عام ١٨٧٥

ب- مؤامرة مد إمتياز شركة قناة السويس ١٩٠٩ فى ضوء وثائق قناة السويس .

وأثناء عقد المؤتمر تم توضيح مشروعات تطوير المجرى الملاحى حيث يعتبر المجرى الملاحى هو المحور الأساسى لعمليات التطوير وتتمثل فى التوسيع والتعميق وإنشاء التفريعات وزيادة القطاع المغمور والغاطس المسموح به للسفينة لزيادة الطاقة الإستيعابية كذلك زيادة أطوال التفريعات لتقصير زمن الإنتظار وبالتالى تقصير زمن العبور مما يؤدى إلى زيادة الطاقة التصريفية والدليل على ذلك أن حجم القناة الحالية تصل إلى أربعة عشر ضعفاً لحجم القناة التى أفتتحت فى عام ١٨٦٩ م .

كما تم التحدث عن تطوير الآلات والمعدات فى مجال التكريك ومجال أعمال القطر والإنقاذ .

* وأيضاً عن تطوير الخدمات التى تؤدى للسفن العابرة ووسائل السلامة وتأمين الملاحة وذلك فى مجال الإتصالات وأنظمة مراقبة الملاحة ورفع كفاءة المرشدين وتأمين الملاحة بالقناة ومجابهة الحوادث وحماية البيئة وتحديث ترسانات أصلاح السفن .

* هذا إلى خلاف التطوير فى مناهج العمل والسياسات الإقتصادية والإدارية ، وأيضاً الخدمات التى تقدمها القناة للبيئة المحلية وأيضاً الخدمات التى تقدم لرعاية العاملين بالهيئة .

وأشار سيادته إلى النظرة المستقبلية لتطوير القناة حيث إن إدارة القناة بصدد تنفيذ برنامج طموح للوصول بغاطس القناة إلى ٧٢ قدم ينتهى العمل به فى عام ٢٠١٠ بالخبرة والتمويل الذاتى وكذلك بمعدات الهيئة وبدون إيه مساعدات أجنبية .

* كما شارك فى جلسات المؤتمر بأوراق بحثية عدد من المؤرخين المصريين المهتمين بدراسات وثائق قناة السويس .

* وأيضاً شارك فى المؤتمر عدد من الباحثين الفرنسين عن وثائق القناة كذاكرة للتاريخ وأيضاً عن العلاقات الفرنسية المصرية وأيضاً عن حفر القناة كمدخل للتقدم .

* وشاركت فى المؤتمر هيئة قناة السويس من خلال عدد من باحثيها وذلك بأبحاث عن قناة السويس وسفن الحاويات وأيضاً عن سفن بضائع الصب وقناة السويس والتحدى الكبير من منظور هندسى .

* وكذلك شاركت الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوچيا بأبحاث عن قناة السويس والنقل البحرى العربى بحضور السيد الدكتور جمال الدين مختار رئيس الأكاديمية .

والآن تضم مكتبة الإسكندرية وثائق حفر القناة والتى تم تجميع اكثر من ١٥٠ وثيقة منها وتم عرضها بالمعرض المصاحب للمؤتمر والذى شمل صور نادرة ووثائق فرنسية ومصرية تعرض لأول مرة عن حفر قناة السويس .



الدكتور اسماعيل سراج الدين يكرم الفريق أحمد على فاضل



أجندة إنترناشيونال

* ينظم مركز دراسات وتكنولوجيا تحليه المياه بجامعة الإسكندرية بالتعاون مع جمعية تحلية المياه الأوروبية المؤتمر الدولى لإستراتيجيات تحلية المياه فى دول جنوب البحر المتوسط وذلك فى الفترة من ٤ إلى ٦ مايو الجارى بمدينة شرم الشيخ حيث سيتم مناقشة ١٦٠ بحثاً مع عرض أحدث التقنيات والمعدات المستخدمة فى تحلية المياه .

* تنظم مجموعة الشرق الأوسط لتنظيم المعارض والمؤتمرات من ٧ إلى ١٠ مايو الجارى معرض السياحة والعقار الرابع للقرى السياحية والإستثمار العقارى للدورة الرابعة على التوالى بأبوظبى ويقام بعدها المعرض من الفترة ما بين ١٣، ١٤ بالكويت .

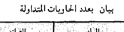
* تعقد منظمة اليونيسيف فى الفترة من ٨ إلى ١٠ مايو الجارى قمة الطفل يحضرها رؤساء دول وحكومات أكثر من ٧٠ دولة لمناقشة التطور الذى أحرزه العالم على مستوى الصحة والتعليم وحماية الطفل ، ومدي تأثير الإهتمام بالطفل على تحقيق السلام والإستقرار .

* تجرى أول إنتخابات عامة فى البحرين يوم ٩ مايو الجارى تخوضها شخصيات نسائية بحرينية تضم طبيبات وصحفيات ومحاميات وسيدات أعمال وعضوات بالجمعيات النسائية وذلك بدعم من المجلس الأعلى للمرأة الذى ترأسه قرينة أمير البحرين .

* تعقد كلية الإعلام بجامعة القاهرة تحت رعاية الدكتور مفيد شهاب وزير التعليم العالى والدولة للبحث العلمى فى الفترة من ١١ إلى ١٣ مايو الجارى المؤتمر العلمى الثامن تحت عنوان " الإعلام وصورة العرب والمسلمين" وذلك للتعرف على صورة العرب والمسلمين فى وسائل الإعلام العربية والأجنبية وتفعيل دور الإعلام العربى لمواجهة تشويه الصورة والتعرف على تأثيرات العولمة فى تشكيل الصورة الذهنية عند العرب .

* يعقد تحت رعاية السيدة سوزان مبارك المؤتمر الرابع للجمعيات الأهلية والمؤسسات بالقاهرة فى النصف الثانى من شهر مايو الجارى .

* ينظم منتدى مصر الدولى الإقتصادى بالقاهرة المؤتمر الثانى لتكنولوجيا الإتصالات والمعلومات فى الفترة من ٢٧ إلى ٢٩ مايو الجارى ، ويشارك فى المؤتمر منتدى الأعمال العربى لتكنولوجيا الإتصالات والمعلومات حيث سيتم التركيز حول الفجوة الرقمية فى عالم متكامل .



حركة الموانى المصرية عن شهر فبراير ٢٠٠٢

بيان الواردات

الكمية بالألف طن

البيان	الإسكندرية الدخيلة	بورسعيد والعريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	الإجمالى
بضاعة عامة	٥٣٦.٨٠	٦١.٩٨	٧٦.٨١	٨٢.٠٥	٠.٥٣	٤.١١	٧٦٢,٢٦
صب جاف	٥٣٩.٠٠	٠.٠٠	٥٢.٦١	٥٧,٠٠	٠.٠٠	٠.٠٠	٦٤٨,٦١
أتربة وخامات معدنية	٢٢٦.٦٠	٠.٠٠	١٦.١٩	٦.٠٠	٣٤.٦٠	٠.٠٠	٢٨٣.٣٩
بضاعة ذات طبيعة خاصة	٧٠.٥٠	٠.٩٩	٤٢.١٤	٢٦.٨٣	٠.٠٠	٠.٣٣	١٤٠,٧٩
أسمدة وأملاح	٠.٠٠	٠.٠٠	٠.٠٠	٤.٢١	٠.٠٠	٠.٠٥	٤.٢٦
صب سائل	٤٧.٣٠	٠.٠٠	٩.٧٤	٥٨.٧٤	٣.٠٦	٠.٠٠	١١٨.٨٤
إجمالى	١٤٢٠.٢٠	٦٢.٩٧	١٩٧.٤٨	٢٣٤.٨٣	٣٨,١٩	٤,٤٩	١٩٥٨.١٤
ترانزيت	٥.٨٠	١٧٣.٠٨	٢٠٧.٢٧	٠.٠٠	٠.٠٠	٠.٠٠	٣٨٦.١٥
إجمالى عام وترانزيت	١٤٢٦.٠٠	٢٣٦.٠٤	٤٠٤.٧٦	٢٣٤.٨٢	٣٨.١٩	٤.٤٩	٢٣٤٤.٢٩

بيان الصادرات

الكمية بالألف طن

البيان	الإسكندرية الدخيلة	بورسعيد والعريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	الإجمالى
بضاعة عامة	١٥٢.٧٠	٢٥.١١	٦١.١١	٥٩.٨١	٠.٣٦	٩.٤٥	٣٠٨.٥٤
حاصلات زراعية	٠.٠٠	١.٥٩	١٢.٣٢	٢٣.٧١	٠.٠٠	١٧.٢٤	٥٤.٨٥
صب جاف	٠.٠٠	٠.٠٠	٠.٠٠	٠.٠٠	٠.٠٠	٠.٠٠	٠.٠٠
أتربة وخامات معدنية	٠.٠٠	٣٩.٤٣	١٤.١٠	٠.٠٠	٢٠.٣٥	٠.١٩	٧٤.٠٦
بضاعة ذات طبيعة خاصة	٠.٠٠	٠.٠٠	١.٧٤	٤.١١	٠.٠٠	٠.٢٣	٦.٠٩
اسمدة وأملاح	٠.٠٠	٢٣.٨٩	٣٤.٥٥	٠.٠٠	٠.٠٠	٠.٠٩	٥٨.٥٣
صب سائل	٥٣٢.٤٠	٤٢.٧٢	٠.٠٠	٠.٠٠	٠.٠٠	٠.٠٠	٥٧٥.١٢
إجمالى	٦٨٥.١٠	١٣٢.٧٣	١٢٣.٨٢	٨٧.٦٣	٢٠.٧١	٢٧.١٩	١٠٧٧.١٨
ترانزيت	٥.٨٠	١٥٨.٢٨	٢٠٧.١٢	٠.٠٠	٠.٠٠	٠.٠٠	٣٧١.٢١
إجمالى عام	٦٩٠.٩٠	٢٩١.٠١	٣٣٠.٩٤	٨٧.٦٣	٢٠.٧١	٢٧.١٩	١٤٤٨.٣٩

عدد السفن الواردة

البيان	الأسكندرية الدخيلة	بورسعيد والعريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	الإجمالى
بضاعة عامة	٢١٠	١٣٥	٨٥	٣٠	٠	٠	٤٦٠
صب جاف	١٥	٣	٢	١	٠	٠	٢١
أتربة وخامات	٩	١٠	٣	١	٢	٠	٢٥
بضاعة ذات طبيعة خاصة	٢٣	١	٢٠	١٠	٠	٠	٥٤
أسمدة وأملاح	٠	٤	٨	١	٠	٠	١٣
صب سائل	٣١	٠	٢	١٠	٢	٠	٤٥
مولاس	٦	٠	٠	٠	٠	٠	٦
إجمالى	٢٩٤	١٥٣	١٢٠	٥٣	٤	٠	٦٢٤
ركاب	٠	٢	٠	٢٥	٤٠	١٠٣	١٧٠
أخرى	٦	٠	٠	٠	٠	٠	٦
إجمالى عام	٣٠٠	١٥٥	١٢٠	٧٨	٤٤	١٠٣	٨٠٠

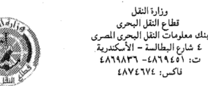
بيان بعدد الحاويات المتداولة

حاوية مكافئة ٢٠ قدم

الميناء	برسم البلد			الترانزيت			إجمالى عام
	وارد	صادر	جملة	وارد	صادر	جملة	
الأسكندرية	٢٢٥٨٩	٢١٣٢٦	٤٣٩١٥	٦٠٤	٥١٦	١١٢٠	٤٥٠٣٥
بورسعيد	٣٥٨٧	٥٦٧٤	٩٢٦١	١٩٣٤٦	١٧٨٧٣	٣٧٢١٩	٤٦٤٨٠
دمياط	٢٢١٣	٥٥٨٤	٧٧٩٧	٢٣٠٢٤	٢٠٧٨٦	٤٣٨١٠	٥١٦٠٧
السويس	٢١٦٤	١٣٥٤	٣٥١٨	٠	٠	٠	٣٥١٨
إجمالى عام	٣٠٥٥٣	٣٣٩٣٨	٦٤٤٩١	٤٢٩٧٤	٣٩١٧٥	٨٢١٤٩	١٤٦٦٤٠

بيان بحركة سفن الركاب والركاب (قادمون ـ مغادرون) المترددة على الموانى

البيان		الأسكندرية	بورسعيد	السويس	سفاجا	نويبع	الغردقة	شرم الشيخ	الإجمالى
عدد الركاب	قادمون	٨	٨٦٢	٧٨٤٦	٢٠٣٩٢	٢١٩٩٤	٤٩٨٦	٩٦٥	٥٧٠٥٣
	مغادرون	٢٤	٨٧٠	١٢٥٢٦	٢١٧٥٩	٢٠٧٩٥	٤٧٨٨	٩٥٣	٦١٧١٥
	الإجمالى	٣٢	١٧٣٢	٢٠٣٧٢	٤٢١٥١	٤٢٧٨٩	٩٧٧٤	١٩١٨	١١٨٧٦٨



وزارة النقل
قطاع النقل البحرى
بنك معلومات النقل البحرى المصرى
٤ شارع البطالسة - الأسكندرية
ت: ٤٨٦٩٤٥١- ٤٨٦٩٨٣٦
فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤



المنظمة البحرية الدولية

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION





ماذا تعمل وكيف تعمل ...؟

WHAT IT DOES AND HOW IT WORKS

د. مصطفى عبد العزيز رئيس قسم دعم المعاهد البحرية / المنظمة البحرية الدولية (سابقا)

الجزء الثالث

في المقالين السابقين تناولنا بالتعريف الهيكل التنظيمي للمنظمة البحرية الدولية ولجانها الرئيسية والفرعية . ونبدأ إعتباراً من هذا المقال في تناول الإتفاقيات والمعاهدات البحرية الدولية التي تم إقرارها من خلال المنظمة البحرية الدولية . وقبل البدء في التعرض لمختلف الإتفاقيات والمعاهدات البحرية ، لابد من التعرف على الآليات التي تمر بها الإتفاقيات والمعاهدات البحرية الدولية حتى يتم إقرارها . وهذا ما سنتناوله في هذا المقال .

تقديم :

نجم عن الثورة الصناعية في القرنين الثامن والسابع عشر وما تبع ذلك من تزايد في أهمية التجارة الدولية ظهور عدد من الإتفاقيات الدولية المتعلقة بالنقل البحري . وعند قيام المنظمة البحرية عام ١٩٥٨ كان هناك عدد من الإتفاقيات البحرية الدولية الهامة التي سبق إقرارها من أهمها إتفاقية سلامة الأرواح في البحار عام ١٩٤٨ Safety of Life at Sea والإتفاقية الدولية لمنع تلوث البحار بالزيت عام ١٩٥٤ Prevention of Pollution of the Sea by Oil وإتفاقية أخرى تتعلق بخط الحمولة Load Line ومنع التصادم في البحار Prevention of Collision at Sea . بعد قيام المنظمة البحرية الدولية عام ١٩٥٨ حملت مسؤولية التأكد من تعديل وتحديث الإتفاقيات والمعاهدات البحرية التي سبق إقرارها لتواكب التغيرات في تكنولوجية النقل البحري ، كما حملت المنظمة مسؤولية وضع الإتفاقيات والمعاهدات البحرية الدولية عندما تظهر الحاجة إليها .

كيف تظهر الحاجة لإتفاقية جديدة

عادة ما يتم مناقشة التغيرات في صناعة النقل البحري والصناعات الأخرى المرتبطة بها في الجمعية العمومية ومجلس الإدارة علاوة على اللجان الرئيسية للمنظمة (لجنة السلامة البحرية، لجنة حماية البيئة البحرية ، اللجنة القانونية ولجنة التعاون الفني) وهكذا تظهر الحاجة لوجود إتفاقية جديدة، أو تعديل إتفاقية قائمة . يعني ما سبق أن أول بادرة لإقتراح ظهور إتفاقية جديدة تبدأ في واحدة من اللجان الرئيسية الأربعة في المنظمة ، فإذا ما لاقى الإقتراح القبول في اللجنة الرئيسية يتم رفعه إلى مجلس إدارة المنظمة وفي بعض الحالات يتم رفعه إلى الجمعية العمومية . إذا ما تمت الموافقة على المقترح المقدم من اللجنة الرئيسية في مجلس الإدارة أو الجمعية العمومية أو كليهما ، يقوم أحداهما بتفويض اللجنة المختصة بالبحث والدراسة الأكثر تفصيلاً للمقترح للخروج بمقترح لمسودة الإتفاقية أو المعاهدة وفي كثير من الحالات يتم إحالة المقترح إلى إحدى اللجان الفرعية المتخصصة للمنظمة لدراسة أكثر تفصيلاً وعادة ما تتم الدراسة والبحث في اللجان الرئيسية والفرعية من خلال مشاركة ممثلي الدول الأعضاء في المنظمة، علاوة على دعوة المنظمات المتخصصة غير الحكومية وكذا بعض المنظمات ذات الصلة بالحكومات لإبداء وجهات نظرها في هذه البحوث والدراسات بعد موافقة اللجنة الرئيسية المختصة على مسودة الإتفاقية يتم رفعها إلى مجلس الإدارة والجمعية العمومية التي عادة ما تقوم بالدعوة لعقد مؤتمر لدراسة مسودة الإتفاقية والموافقة على المقترح النهائي لهذه المسودة ، تصدر الدعوات لحضور مثل هذه المؤتمرات لجميع الدول الأعضاء بالمنظمة والدول الأعضاء بالأمم المتحدة والمنظمات المتخصصة التابعة لها والملاحظة أن مشاركة جميع الدول تكون على قدم المساواة ، كما تدعي المنظمات ذات العلاقة المباشرة بالمنظمة البحرية الدولية لإرسال مراقبين يقوموا عادة بمساعدة ممثلي الحكومات من خلال نصائحهم القائمة على خبراتهم الطويلة في هذه المجالات . يتم إرسال مسودة الإتفاقية إلى جميع الدول والمنظمات المدعوة لحضور المؤتمر قبل إنعقاده بوقت كاف يسمح لهم بدراسة المسودة المقترحة للإتفاقية وإبداء الملاحظات عليها وخلال فترة إنعقاد المؤتمر يتم دراسة جميع الملاحظات والإقتراحات التي ترد من الدول أوالمنظمات ، ومن ثم يتم إدخال التعديلات التي يتم الإتفاق عليها على المسودة ثم تعرض المسودة النهائية للإتفاقية على المشاركين في المؤتمر للحصول على موافقة الدول الأعضاء (بالإجماع أو بالأغلبية) فإذا ما تم الحصول على هذه الموافقة، تودع الإتفاقية لدى سكرتير عام المنظمة الذي يقوم بإرسال نسخة من مشروع الإتفاقية في صيغتها النهائية إلى الدول الأعضاء . وإعتباراً من تاريخ إرسال الإتفاقية للدول الأعضاء تصبح الإتفاقية مفتوحة للتوقيع عليها بواسطة الدول الأعضاء ويكون ذلك عادة لمدة ١٢ شهراً ، ويأخذ التوقيع على الإتفاقية أحد الأشكال الآتية :

* التصديق Ralify * القبول Accept
* رفض التوقيع Accede

عادة ما تستغرق عملية وضع مسودة الإتفاقية والموافقة عليها عدة سنوات لإستكمالها ، إلا أنه في بعض الحالات، وعندما يتطلب الأمر موافقة عاجلة، قد تطلب الدول الإسراع في تنفيذ هذه الخطوات .

دخول الإتفاقية حيز التنفيذ

تعتبر الموافقة على المسودة النهائية لأي إتفاقية جديدة هي الخطوة الأولى في آلية طويلة قبل أن تدخل الإتفاقية حيز التنفيذ لتصبح ملزمة للحكومات التي صدقت عليها أوقبلتها ، وتحدد نصوص الإتفاقية الشروط الواجب إستكمالها قبل دخول الإتفاقية حيز التنفيذ ، وتختلف هذه الشروط من إتفاقية لأخرى، وبصفة عامة فإنه كلما زادت أهمية الإتفاقية كلما زاد تشديد إشتراطات دخول الإتفاقية حيز التنفيذ ، وكمثال لما سبق ذكره فإن إتفاقية سلامة الأرواح في البحار لعام ١٩٧٤ Safety of life at Sea تطلبت لدخولها حيز التنفيذ موافقة ما لايقل عن ٢٥ دولة تصل الحمولة الكلية لأساطيلها التجارية ما لا يقل عن ٥٠٪ من الحمولة الكلية للأساطيل التجارية في العالم ، بينما تطلبت الإتفاقية الدولية لقياس حمولات السفن قبول ما لايقل عن ٢٥ دولة تصل الحمولة الكلية لأساطيلها التجارية ما لا يقل عن ٦٥٪ من الحمولة الكلية للأساطيل التجارية في العالم . بعد توفر جميع الشروط اللازمة تدخل الإتفاقية حيز التنفيذ بالنسبة للدول التي وافقت عليها ولكن عادة ما يتم ذلك بعد فترة سماح مناسبة لتمكين الدول من إتخاذ الخطوات اللازمة لتنفيذ الإتفاقية ومن الأهمية بمكان أن تصبح الإتفاقيات الفنية الهامة ملزمة لأكبر عدد ممكن من الدول البحرية عند دخولها حيز التنفيذ وإلا أصبحت عامل يؤدى للإرتباكات الكبيرة في حالة عدم الموافقة عليها من قبل عدد كبير من الدول بدلاً من كونها عاملاً مساعداً علي تخطي الصعاب .

إن قبول الدولة لإتفاقية تضع بالضرورة على كاهل الدولة تبعة مسؤولية تنفيذها ، وعادة ما يتطلب ذلك عرضها على المجالس الشعبية لإقرارها أو تعديل في مواد بعض القوانين المحلية بما يسمح بالزام تطبيقها ، كذلك فإن تنفيذ بعض الإتفاقيات الجديدة قد يستلزم توفير بعض التسهيلات أو التدريب أو إنشاء إدارات خاصة تساعد في تنفيذ مطالب الإتفاقية

تعريفات

هناك مجموعة من التعريفات الواجبة التعرف على ما تعنيه نظراً للتشابه الكبير فيما بينها ونذكر منها التوقيع Signature ، التصديق Ratification ، القبول Acceptance ، الموافقة Approval ، والإجازة Accession وكلها مصطلحات تشير إلى الطرق المختلفة التي يمكن للدول المختلفة أن تعبر بها عن موافقتها على الإتفاقية .

التوقيع

يستخدم مصطلح التوقيع للتعبير عن الموافقة على الإتفاقية في حالتين :

* عندما تنص الإتفاقية على أن التوقيع عليها يعني الموافقة عليها .
* أن تكون توجهات الدولة أن التوقيع على الإتفاقية يعني الموافقة عليها .

التوقيع بشرط المصادقة

إن توقيع الدولة بشرط المصادقة يعني أن الدولة لن تكون ملزمة بتطبيق الإتفاقية إلى أن يتم المصادقة عليها ، إلا أن الدولة تمسك في هذه الحالة عن أية تصرفات تقع على النقيض من شروط الإتفاقية أو الهدف منها إلى أن يتم التصديق عليها ، وهكذا فإنه لا يكفي في هذه الحالة توقيع الدولة على الإتفاقية للإلتزام بها ، بل يجب أن يتبع إيداع وثيقة عليها عندما يتم ذلك .والتوقيع بشرط المصادقة هو أحد الوسائل لتأكيد عدم تجاوز ممثل الدولة لصلاحياته أو التعليمات الصادرة إليه بشأن الموافقة على الإتفاقيات .

التوقيع بشرط الموافقة Signature Subjcct to Approval

التوقيع بشرط القبول Signature subject to Acceptance

لايختلف معنى مصطلحات الموافقة والقبول عن معنى مصطلح المصادقة إلا أنها أقل رسمية ولا تعتبر من المصطلحات الفنية ، وقد تفضل بعض الدول مصطلحي الموافقة والقبول إذا ما كان لديها بعض الصعوبات التشريعية في إستخدام مصطلح المصادقة . وفي الوقت الحالي نجد أن الكثير من الدول تفضل إستخدام أحد المصطلحات الثلاثة السابق الإشارة لها حيث يوفر هذه الإختبار لهذه الدول الوقت اللازم لإصدار التشريعات والقرارات اللازمة لوضع الإتفاقية موضع التنفيذ .

الإجازة Accession

ويعني بمصطلح الإجازة الحالة التي توافق فيها الدولة على إتفاقية دخلت فعلاً حيز التنفيذ أو بمعنى آخر إنضمام دولة لإتفاقية قائمة فعلاً .

التعديلات Amendments

كنتيجة للتغيرات السريعة في تكنولوجية وتقنيات صناعة النقل البحري فإن الأمر لا يتطلب فقط إقتراح أو إصدار إتفاقيات جديدة بل أيضاً تعديل الإتفاقيات الحالية حتى يمكنها مسايرة هذه التغيرات ، وكمثال على ذلك نجد أن الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار Lnternational Convention for Safety of Life at Sea (SILAS) 1960 تم تعديلها - بعد دخولها حيز التنفيذ عام ١٩٦٥ ستة مرات أعوام ١٩٦٦و١٩٦٧و١٩٦٨و١٩٦٩و١٩٧١و١٩٧٣ ثم في عام ١٩٧٤ تم إقرار إتفاقية جديدة لسلامة الأرواح في البحار وتضمينها التعديلات الستة السابق الإشارة إليها علاوة على بعض التغيرات الصغيرة أما الإتفاقية الجديدة فقد تم أيضاً إدخال عدة تعديلات عليها .

القبول الضمني Tacit Acceptance

كانت التعديلات على الإتفاقيات تتطلب في الماضي موافقة ثلثي عدد الدول الأعضاء في الإتفاقية وهو الأمر الذي يعني في كثير من الأحوال أن الموافقة على التعديلات تتطلب موافقة عدد أكبر من الدول المطلوب موافقتها عند إقرار الإتفاقية ، وقد أدى ذلك إلى تأخيرات كبيرة في إقرار هذه التعديلات ودخولها حيز التنفيذ ، بل قد يصل الأمر إلى عدم إقرار التعديل لعدم الحصول على موافقة ثلثي عدد الدول الأعضاء ، ولمواجهة هذه المشكلة أخذت المنظمة بآلية جديدة لإقرار التعديلات وهي ما أطلق عليه القبول الضمني Tacit Acceptance وتتمثل هذه الآلية في تحديد وقت معين لدخول الإتفاقية حيز التنفيذ ما لم تصل المنظمة أية إعتراضات أو إقتراحات من عدد من الدول الأعضاء قبل دخول التعديلات حيز التنفيذ في الوقت السابق تحديده . وكمثال على تنفيذ آلية القبول الضمني فإن التعديلات التي تجرى على الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحار لعام ١٩٧٤ تدخل حيز التنفيذ بعد مرور سنتين من تاريخ إخطار الدول الأعضاء في الإتفاقية بهذه التعديلات ما لم يعرض عليها أكثر من ثلث الدول الأعضاء بالإتفاقية أو الدول التي تمتلك ما لايقل عن ٥٠٪ من الحمولة الكلية للأسطول التجاري في العالم .

التنفيذ Enforcement

يعتمد تنفيذ إتفاقيات المنظمة البحرية الدولية على حكومات الدول الأعضاء في الإتفاقية التي تعتبر ملزمة بتطبيق نصوصها بالنسبة لسفنها كما أنها تضع بعض العقوبات اللازمة لمخالفة نصوص الإتفاقية . وقد يكون لدى هذه الدول بعض الإجراءات المحدودة بالنسبة لتنفيذ سفن الدول الأخرى لمتطلبات الإتفاقية ، ففي بعض الحالات يتطلب الأمر تواجد شهادة معينة على ظهر السفينة توضح مثلاً أن السفينة قد تم فحصها وأنها تستوفى المستويات المطلوبة . وفي بعض الحالات قد لا يكفي تواجد الشهادات ويستلزم الأمر إجراءات أخرى . بصفة عامة الطريقة التي يتم بها تنفيذ الإتفاقيات يجب أن تكون محددة بعناية ، وتعتبر الدول التي تحمل السفن علمها مسئولة عن تنفيذ الإتفاقية بالنسبة لسفنها وأطقمها .

وبالرغم من أن المنظمة البحرية الدولية ليست لديها أية قدرة لتأكيد تنفيذ إتفاقياتها ، إلا أنه ولأول مرة منحت المنظمة بعض السلطة بالنسبة لتنفيذ تعديلات عام ١٩٩٥ للإتفاقية الدولية لمستويات التدريب وشهادات الأهلية لعام ١٩٧٨ وهذا ما سنتناوله بالتفصيل عند التعرض لهذه الإتفاقية في مقال قادم .

عزيزي القارئ، إذا كان لديك أية تساؤلات فيما يتم ذكره في هذه المقالات أو في أية موضوعات متعلقة بها يمكنك الإتصال بي عن طريق البريد الإلكتروني على العنوان التالي :

MET.conLtd@aol.com

وإلى اللقاء في مقالي القادم



أصبحت السياحة من أهم الصناعات الرئيسية فى العالم بعدما زادت معدلات نموها على كل معدلات النمو فى الصناعات الأخرى . وقد أولت معظم الدول الصناعية التنمية السياحية إهتماماً كبيراً بعدما تأكد لها أن السياحة تمثل مجالاً حيوياً لتوفير فرص العمل بإعتبارها صناعة مركبة الخدمات كثيفة العمالة بجانب توفيرها النقد الأجنبى ... إن الدول بعد أحداث ١١سبتمبر تتسابق فى وضع الترتيبات والسياسات والبرامج وتذليل العقبات . وبذل كل الطاقات لإعداد وإستثمار طاقة الموارد السياحية عن طريق التسويق الداخلى والخارجى فى محاولة لإنعاش الموارد السياحية فيما عن طريق مضاعفة الجذب السياحى وزيادة الليالى السياحية والإنفاق السياحى والإيرادات السياحية ... إن التنمية السياحية تعتبر وسيلة من وسائل التنمية الإقتصادية . ومصدراً "حيوياً" من مصادر الدخل من العملات الصعبة . كما أنها أداة مناسبة لتحويل مجتمعات الدول النامية إلى مجتمعات متحضرة راقية عن طريق تقديم المنتجات السياحية التصديرية الناجحة التى توفر العديد من فرص العمل فى مجال الخدمات المتكاملة والمركبة التى تصاحب هذه التنمية وتتمثل هذه الخدمات فى الفنادق والمطاعم ووكالات السفر . هذا بجانب إنعاش القطاعات التى تمد القطاع السياحى بإحتياجاته من المبانى والأثاث والملابس والطعام .

أثر العولمة على السياحة

لقد تأثر قطاع السياحة بالعولمة تأثراً كبيراً مما إستدعى إحداث تغيير هيكلى فى هذا القطاع الحيوى ليكون قادراً على التعامل مع التحديات الجديدة ، وقد أكد الدكتور "كارل فولفنجانج مينك" الخبير السياحى الألمانى فى دراسته التى سبق أن أعدها عن العولمة والسياحة . أن من بين العناصر ذات العلاقة بين العولمة والسياحة ما يسمى بالسياحة عبر الحدود التى توفر للسائح زيارة عدة دول فى رحلة واحدة وتكون فى نفس الوقت مصدراً للعملة الصعبة بجانب خلق وظائف جديدة ، كما أن للسياحة تأثير على القطاعات الإقتصادية الأخرى حيث أنها عامل جذب للإستثمار فى المناطق التى لا يكون لها تركيز صناعى ، وإنها تسهم فى زيادة الطلب على قطاعات الإقتصاد الأخرى . ويساعد إرتباط العولمة بالسياحة على خلق صناعات إنتاج ذات نوعية عالية يقبل على شرائها السياح أصحاب الدخول المرتفعة بأى سعر متى كانت بالجودة العالمية . ولإنتعاش وإزدهار السياحة العالمية يرى الدكتور كارل أنه لابد من إجراء تغييرات سريعة تمكن الشركات من الدخول فى مجال المنافسة والحفاظ على مكانتها ، كما أنه من الضرورى وضوح السياسة السياحية ومشاركة الشركات والهيئات الحكومية فى وضع هذه السياسة لتشمل إجراءات التعاون فى مجال تنمية السياحة فنياً ومالياً وجذب المستثمرين الأجانب للنهوض بقطاع السياحة فى الدول النامية ، كما يجب تقسيم العمل بين الدولة والشركات المحلية والمستثمرين الأجانب مع تحمل كل طرف مسئولياته ليؤديها على الوجه الأكمل .

السياسة السياحية

تعتبر السياسة السياحية جزء من السياسة الإقتصادية والتنموية للحكومة ، ولذا يجب على الدولة عن طريق الشركات الخاصة توفير ما يحتاج إليه قطاع السياحة من سلع وخدمات مثل إنشاء الطرق والمحافظة عليها وحماية الطبيعة والبيئة وتوفير خدمات مياه الشرب والصرف الصحى حتى يمكن تطوير وتنمية هذا القطاع ، كما يجب على الدولة أيضاً ضمان السلامة الشخصية للمستثمرين والسياح وحماية ممتلكات المستثمرين لأن الأمن والسياحة وجهان لعملة واحدة وبإستتباب الأمن يتأتى النمو السياحى .

سياحة الدول النامية

تحتاج صناعة السياحة فى الدول النامية إلى التطوير الذى لايتأتى إلا بمشاركة القطاع الخاص المحلى والشركات الأجنبية التى تعتبر بديلاً للشركات الحكومية العاملة فى السياحة ، كما أن الدول النامية فى حاجة إلى سياسة إقتصادية لإنعاش السياحة بها من أهم بنودها :

* تشجيع المشاركة فى مجال الإقتصاد والأعمال عبر الحدود المفتوحة .
* توفير اللوائح والتشريعات لتشجيع الإستثمار المحلى والأجنبى .
* عدم التدخل فى صناعة القرارات الخاصة بالشركات .
* تشجيع الإنجاز طويل المدى فى مجال السياحة لإتاحة الفرص أمام الشركات المحلية للمنافسة على الساحة العالمية .
* إنشاء مؤسسات تدريبية لتدريب العاملين فى مجال السياحة وتقديم المعلومات والخبرة لهم .
* خلق الإستقرار الإقتصادى عن طريق إجراء الإصلاحات الإقتصادية اللازمة .

نشاطات النهوض بالسياحة العالمية

إن الدول الكبرى لاتتوانى فى عقد البورصات والمؤتمرات وإقامة المعارض للترويج للسياحة العالمية وفتح الأبواب أمام الجميع للوقوف على آخر مستجدات هذه الصناعة والعمل على حل مشاكلها ، وعلى سبيل المثال وليس الحصر :

- قامت وزارة السياحة الفرنسية بتنظيم مؤتمر " السياحة والأخلاقيات والعولمة" على هامش صالون باريس الدولى الأخير ، وقد شارك فى المؤتمر وزير السياحة والنقل الفرنسى ووزراء السياحة فى أسبانيا ومصر وتونس والأردن ومالى والكاريبى وفيتنام وجنوب أفريقيا والسنغال وكبار مسئولى الأمم المتحدة واليونسكو ومنظمة السياحة العالمية وكبرى شركات السياحة ومجموعات التعاون العالمية ، ومن أهم الموضوعات التى تم بحثها خلال المؤتمر :

* تطور حركة الطلب السياحى الدولى والأشكال السياحية الجديدة ومدى إستجابة حركة العرض العالمى لهذه التغيرات .
* السياحة وعلاقتها بقضايا الأخلاق والعولمة ومسئولية السائح .
* السياسات السياحية وميثاق السلوك السياحى والسياحة المستدامة .

هذا وقد شارك فى المعرض الذى يعد من أهم المعارض الجماهيرية فى باريس أكثر من ٦٠٠ عارض يمثلون ١٦٠ دولة ، وتجاوز عدد زائرية المائة ألف زائر ، ولذا يعتبر هذا المعرض أفضل مؤشر على حركة السوق الفرنسية خلال فترة الصيف والخريف القادمين .

- عقدت أخيراً بورصة برلين الدولية للسياحة حيث شارك فيها ١٠ الآف عارض من شركات السياحة والفنادق والطيران والخدمات السياحية ممثلين لـ ١٨١ دولة ، وقد تفاءل الخبراء المشاركين فى البورصة بعودة حركة السياحة إلى ما كانت عليه قبل أحداث سبتمبر فى أمريكا بعد التأثير السلبى الذى تسبب فى أزمة السياحة العالمية نتيجة حالة عدم الإستقرار والخوف من ركوب الطائرات ، وأكدوا على أن عودة السياحة إلى حالتها الطبيعية مرتبط بحالة الإستقرار الدولى وعدم حدوث أية متغيرات دولية فيما يتعلق بالمناطق الساخنة فى العالم .

- تعقد القمة العالمية للتنمية المستدامة بجوهانسبرج (جنوب أفريقيا) فى الفترة من ٢٦ أغسطس إلى ٤ سبتمبر القادم ، ومن بين أهم الموضوعات التى تتضمنها أجندة هذه القمة :

* أزمة السياحة الدولية والطيران الدولى بعد أحداث ١١ سبتمبر .
* أهمية ضمان عائد العولمة بالنسبة للدول النامية .
* أهمية السياحة فى إقرار السلام من خلال تعزيز الحوار بين الشعوب .
* ضرورة الحرص والحفاظ على ميراث التنوع الثقافى العالمى لصلحة الشعوب كافة .
* ضرورة الإلتزام بميثاق أخلاقى سواء من جانب شركات السياحة العالمية الكبرى أومن جانب السائحين الأفراد للمحافظة على الطابع النبيل للسياحة ولصيانة حقوق وتراث الدول النامية .
* الإهتمام بحل المشاكل التى تنجم عن النشاط السياحى الدولى .
* تدهور البيئة نتيجة لتدهور الشواطئ والإفراط فى إستخدام الطاقة .
* إندثار بعض القيم الثقافية للشعوب .

التقرير السنوى لمنظمة السياحة العالمية

أكد التقرير السنوى الأخير الذى أصدرته منظمة السياحة العالمية عن السياحة فى دول العالم عام ٢٠٠١ أن هذا العام كان الأسوأ فى تاريخ صناعة السياحة وذلك بسبب :
* تأثير أحداث ١١ سبتمبر المأساوية على السياحة فى كل مناطق العالم .
* الأوضاع الإقتصادية السيئة فى أكثر من منطقة .
* أنتشار الحمى القلاعية فى بريطانيا وبعض الدول الأوروبية .
* أرتفاع قيمة الدولار الأمريكى وتأثيره على مختلف الدول .
* الصراع فى الشرق الأوسط وتأثيره على السياحة فى المنطقة .
* حرب أفغانستان وتأثيرها على السياحة فى جنوب شرق آسيا .

وأشار التقرير إلى أن عدد السياح وصل فى عام ٢٠٠١ إلى ٦٨٨,٥ مليون سائح بنسبه إنخفاض ١,٣٪ حيث كان العدد ٦٩٧ مليون سائح عام ٢٠٠٠ ، وقد وصلت هذه النسبة فى الأربعة أشهر الأخيرة من عام ٢٠٠١ إلى ١١٪ ، وكان نصيب أفريقيا ٣,٥٪ ، والأمريكيتين ٢٤٪ ، وشرق آسيا والمحيط الهادى ١٠٪ ، وأوروبا ٦٪ والشرق الأوسط ٣٠٪ وجنوب آسيا ٢٤٪ .

وقد صرح فرانسيسكو فرجيالى السكرتير العام للمنظمة أن المؤشرات الأولية لبدايات ٢٠٠٢ وموسم الصيف إيجابية ولكن الأمر يعتمد بشكل رئيسى على مدى تحسن الإقتصاد العالمى ، وأن هناك ثلاثة أنواع من المقاصد السياحية تأثرت بأحداث سبتمبر وهى المقاصد التى تعتمد على السياح الأمريكيين، والمقاصد البعيدة للغاية ، وتلك الموجودة فى العالم الإسلامى ، وأن حكومات هذه المقاصد - بتشجيع من منظمة السياحة العالمية - ستتبنى إستراتيجيات ترويجية ومالية جديدة لإغراء السياح بالعودة من جديد

مستقبل مصر السياحى

لقد حبا الله مصر بمقومات سياحية كثيرة قل أن توجد فى أى بلد فى العالم .. فهى تقع فى قلب العالم بين القارات والبحار والمحيطات ، وتتمتع بجمال طبيعى فريد يتمثل فى سحر شواطئها ومياه بحارها التى تحتض معظمها الشعاب المرجانية والأسماك الملونة النادرة، هذا علاوة على مناخها المعتدل الدافئ بفصوله الأربعة ، وتمتاز مصر بتنوع وثراء منتجها السياحى الذى يتمثل فى السياحة الثقافية والترفيهية والعلاجية وسياحة السفارى والسياحة الرياضية وسياحة المؤتمرات والرحلات النيلية التى تعمل بين الأقصر وأسوان فى أحضان الآثار التاريخية العريقة . لقد أصدرت مصلحة الجوازات والهجرة والجنسية المصرية بيانها الإحصائى الأخير الذى أكد أن عدد السياح الأجانب الذين زاروا مصر خلال شهر يناير ٢٠٠٢يزيد على ٢٤٠ ألف سائح بنسبة إنخفاض قدرها ٣١٪ تقريباً ، وأن عدد الليالى السياحية كانت حوالى ٢,٣ مليون ليلة بنسبة إنخفاض ٢٠,٤٪ وذلك بالمقارنة بنفس الشهر العام الماضى إن السؤال الذى يفرض نفسه الآن هو:

ما مستقبل السياحة المصرية بعد إنخفاض نسبتها نتيجة احداث سبتمبر ؟!..وهل هناك أمل فى ازدهارها ؟!..

وتأتى الأجابة على هذا السؤال فى تصريحات الدكتور ممدوح البلتاجى وزير السياحة الذى يؤكد فيها تفاؤله بعودة الحركة إلى حالة ما قبل ١١ سبتمبر فى الشتاء القادم، وأن التحسن سيحدث تدريجياً فى حركة السياحة الدولية إلى مصر بفضل خطة التحرك السريع التى نفذتها وزارة السياحة لمواجهة الأزمة وأثمرت عن أستفادة ٨٨,٢٪ من المعدل القياسى لحركة السياحة الدولية إلى مصر فى فبراير الماضى، وأكد الدكتور البلتاجى على أن سياسة والوزارة فى التنمية والترويج تتركز حول مفهوم الجودة كاستجابة لمتغيرات الطلب السياحى الدولى وتأكيداً لمبادرة مصر وأستباقاً لتطور وعى السائحين وقد استلزم ذلك :
- تنوع المنتج السياحى وخلق أنماط سياحية مثل سياحة الشواطئ والرياضيات المائية والسياحية والايكولوجية (البيئة) والجولف والمؤتمرات والسياحة الدينية ، ووضع سياسات سعرية مرنة - إدراج التنمية السياحية فى إطار نظرة تنموية شاملة إقتصادية وإجتماعية ، والإهتمام بالبعد البيئى والحفاظ على الطبيعة .

•• مقتطفات إنترناشيونال

طاقة بديلة من خلايا وقود الطائرات

أجرت شركة بوينج تجارب للإستعانة بخلايا الوقود فى الطائرات لإنتاج طاقة كهربائية كبيرة وماء نظيف كعادم ، وقد نجحت هذه التجارب من خلال نموذج تم بناؤه مشابهاً للطائرات الشراعية مزود فى جناحه بخزانات الهيدروجين ، ووضعت خلايا الوقود والمحرك فى الأمام والبطارية فى الذيل .

وقد أكد الخبراء أنه طبقاً لهذه التجارب الأولية يمكن الإستعانة بهذه الطاقة البديلة فى حالة تعطل المحرك التقليدى لأى سبب فنى والهبوط بالطائرة بسلام، كما أنه يمكن الإستفادة بالطاقة البديلة من خلايا الوقود فى تشغيل الأجهزة الألكترونية الملحقة بالطائرة فى حالة سلامة المحرك التقليدى ، هذا علاوة على أنه فى حالة أرتفاع الطائرة لمسافة ٥٠ ألف قدم يتم تشغيل جهاز خاص لدفع الأوكسجين إلى خلايا الوقود ، ومن المتوقع إدخال هذه التقنية رسمياً عام ٢٠٠٤ .

لم يغلق ملف حادث الطائرة المصرية

أكدت لجنة التحقيق المصرية فى حادث الطائرة "بوينج ٧٦٧" المصرية التى تحطمت فى ٣١ أكتوبر ١٩٩٩ قبالة السواحل الأمريكية أنه بالرغم من صدور التقرير النهائى لمجلس سلامة النقل الأمريكى حول الحادث إلا أن ملف التحقيق لم يغلق نهائياً حتى الآن ، وأعلنت اللجنة أستمرار جهودها فى البحث عن المعلومات وإجراء الدراسات للوصول إلى حقيقة أسباب الحادث التى لم ينجح التقرير الأمريكى فى الوصول إليها بصورة مقنعة .

زيادة رحلات الخطوط الالمانية إلى مصر

صرح فيرز هيزن مدير شركة الخطوط الجوية الالمانية لوفتهانزا فى مصر بأنه نظراً لزيادة عدد الركاب الذين نقلتهم الشركة من مصر وإليها بنسبة ٧٪ مقارنة بالعدد العام الماضى، وإرتفاع نسبة شغل المقاعد إلى ٨٥٪ نتيجة لعودة ثقة الركاب فى السفر الجوى ، فقد تم زيادة عدد الرحلات إلى مصر لتصبح رحلتين يومياً من القاهرة إلى فرانكفورت بالإضافة إلى ثلاث رحلات من الإسكندرية.

تعاون مصرى للحفاظ على الثروات الطبيعية

ممدوح البلتاجى

إجتمع الدكتور ممدوح البلتاجى وزير السياحة المصرى بالجنرال سابين رئيس هيئة الدفاع المدنى الفرنسية والوفد المرافق له حيث تم بحث برنامج لحماية البيئة والإنقاذ البحرى فى منطقة البحر الأحمر ، وقد أعرب الجنرال سابين عن رغبة الجانب الفرنسى فى التعاون مع الحكومة المصرية فى سبيل الحفاظ على الثروات الطبيعية للبحر الأحمر عن طريق إنشاء مركز للإنقاذ البحرى ولحماية البيئة ، وإستعداد فرنسا لنقل خبراتها فى هذا المجال سواء عن طريق إعداد كوادر مصرية فى مجال الملاحة البحرية أو فى مجال الغوص أو فى طب الأعماق وغيرها من المجالات اللازمة لتشغيل مراكز الإنقاذ البحرى والرقابة البيئية .

منح استثمارات فرنسية لمصر

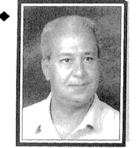
فرانسوا دويفير

صرح السيد فرانسوا دويفير سفير فرنسا بالقاهرة خلال لقائه بجمعية مستثمرى العاشر من رمضان برئاسة الدكتور محمود سليمان بأن فرنسا - فى إطار مساندة الإقتصاد المصرى على تجاوز آثار ١١ سبتمبر - ستقدم ٢٠٠ مليون يورو منحاً ومساعدات إقتصادية لمصر خلال العام الجارى علاوة على ٤٨ مليون يورو لتحديث المرحلة الأولى من مترو الأنفاق ، وأشار السفير إلى أن فرنسا تأتى فى مقدمة الدول الأوروبية من حيث حجم إستثماراتها المباشرة بمصر التى تجاوزت ٨٠٠ مليون فرنك فرنسى ، وتسهم فى العديد من المشروعات الإنتاجية والصناعية التى تستخدم التكنولوجيا الحديثة وتخصص جانب منها للتصدير ، وأن السفارة الفرنسية بالقاهرة تنظم زيارة لوفد من رجال الأعمال والمستثمرين الفرنسيين لمصر فى يونيو القادم لبحث فرص الإستثمار والمشاركة فى بعض المشروعات الإستثمارية القائمة ، وضخ إستثمارات جديدة فيها بغرض التوسع وتطوير الإنتاج للتصدير للسوق الفرنسية كخطوة تمهيدية للنفاذ إلى السوق الأوروبية التى تمثل إحدى كبريات الأسواق العالمية التى تضم ٥٠٠ مليون مستهلك .

تطوير كابينة ركاب البريطانية

صرح أنيال صبرى مدير الخطوط البريطانية فى مصر وشمال أفريقيا بأنه تم إدخال تعديلات جديدة فى كابينة الركاب بتكلفة تصل إلى ٦٠٠ مليون جنيه استرلينى حيث تم تصميم المقاعد بناء على طلب الركاب لضمان مساحات أكبر وخصوصية للمسافرين من خلال خدمة الإستراحة فى الجو التابعة لمقصورة النادى العالمى والتى تقدم أسرة مسطحة بالكامل، هذا بجانب تحويل المقعد إلى سرير والسماح للراكب بحمل ضعف كمية الحقائب

بقلم أ. سمير معوض - خبير إقتصاديات النقل البحرى



♦♦ الحلقة الثالثة عشر ♦♦

اللوجستيات فى الموانئ ومحطات الحاويات

سادساً: نحن نمتلك الثروة .. فلماذا لا نستثمرها

ومن المفيد أن يتحول اقتصاد قطاع خدمات الموانئ لدينا إلى اقتصاد مشارك فى التحولات الكبرى التى تجرى فى مجالات صناعة النقل البحرى فى عصر عولمة الإنتاج والنقل والتوزيع . فالتقديرات تشير إلى أن عدد الحاويات التى سيتم تداولها عبر الموانئ العالمية تصل إلى ١٩٨٫٢ مليون حاوية مكافئة منها ٣٧ مليون حاوية سيتم تداولها بنظام الاقطرمة وتؤدى فيها الموانئ دور الحلقة الوسطى من خلال مهمة مراكز التوزيع السلعى. وتظهر الإحصاءات أنه بينما كان ما تم تداوله عبر الموانئ العالمية من الحاويات ٩٩ مليون حاوية العام ١٩٩٥ فإن الموانئ المصرية تداولت ٨٥٠ ألف حاوية أى ما نسبته ٠٫٨٪ . وعلى ذلك فإنه من اللازم أن نضع فى بؤرة الفحص العميق مجموعة الأسس التى نهضت عليها عمليات التطور فى تلك الموانئ وأهمها :

- تبسيط إجراءات عمليات شحن وإفراغ السفن ومجموعة الخدمات المرتبطة بها .
- اختصار أوقات حلقات النقل وتسلسل الخدمات اللازمة لتداول الحاويات والبضائع
- إدارة واستخدام التجهيزات والمعدات والآلات والأدوات والبشر على نحو يتسم بالكفاءة .
- تحسين أداء الإستثمارات الرأسمالية على المدى الطويل بالإعتماد على سياسة الإقتصاد ذى الحجم الكبير والوفورات الكبيرة .
- أداء الأنشطة والأعمال على قاعدة المنافسة من خلال تقديم المنتجات والخدمات التى تتجاوب وتتلاءم مع طلبات العملاء المستخدمين للميناء .
- الخروج من نطاق الخدمات النمطية إلى مجال الخدمات المتنوعة التى تنفتح على التنوع والتجدد دون جمود أو عوائق .
- مراجعة قوائم أسعار بيع الخدمات والمنتجات على نحو دورى وفق تطورات أسواق صناعة النقل البحرى فى العالم .
- وضع الخطط والسياسات وفق منطق أن الموانئ مواقع للإنتاج الفورى للخدمات (Spot Market) .
- التنسيق الدقيق ما بين شتى الجهات والشركات العاملة فى الموانئ المصرية .
- إقامة تحالف إقتصادى (Economic Alliance) ما بين شبكة الموانئ المصرية وفيما بينها وبين وسائط النقل الأخرى .

فهوس التحالفات والإندماجات الدولية (Merger Mania) هو السمة التى تميز عصر العولمة بحثاً عن القوى المضافة والسوق الأوسع ، والأرباح الأكبر ، وبالنسبة لنا فإن إعادة هيكلة قواعد الإقتصاد المصرى لا يمكن أن تتجاوز حقيقة هامة هى أن قطاع النقل البحرى سيكون - إذا ما أحسن توظيفه - هو الرائد الذى سيتولى صناعة نهضة من نوع جديد فى بنية الإقتصاد القومى . فهذا القطاع يملك ممكنات وآفاقاً واسعة للدخول فيها لزيادة خدماتنا المصدرة إلى الأسواق العالمية ، وما بين الخصخصة المحلية والعولمة الدولية يمكن بناء قواعد جديدة لتنويع مصادر الدخل القومى ، وتجديد القوى الدافعة فى محاورنا الإقتصادية ، مع إدراك أن قطاع إقتصاد النقل البحرى من أكثر القطاعات تناقضاً مع الأفكار والسياسات النمطية والتقليدية

فنحن فى حاجة ماسة إلى خصخصة الموانئ وعولمة أنشطتها وفق ضوابط غير بيروقراطية ، وتوازنات مرنة واسعة آفاق الرؤية ، تعرف طريقها إلى ميادين النجاح. فموانينا التى تجاوزتها ثورة التحديث والتطوير فى الماضى بوسعها الآن أن تسترد مكانتها وتجدد إمكاناتها الإقتصادية والإنتاجية .

وعلى التشريعات ذات الصلة بهذه الأنشطة أن تضع الإطار القانونى الذى من خلاله تتفاعل الخطط والسياسات لخلق بيئة إقتصادية مواتية تحدد المديات ومناسيب السرعة التى يمكن لهذا القطاع الحيوى أن يتطور ويندمج فى الأنشطة الدولية المماثلة . مع مراعاة أن التشريع لأنشطة محلية يختلف فى جوهره عن تشريع لأنشطة ذات طابع دولى لا نملك السيطرة على سرعة تبدلاته ومعدلات تطوره ، ونوعيات أتجاهاته . فنحن يمكن لنا أن ننتج الخدمة أو السلعة لكن لا يمكن لنا أن نحدد للآخرين خياراتهم ، وإن كان يمكن لنا أن نساعدهم من خلال جودة المنتج وسعره ومدى الإعتماد على نوعيته ومطلوبيته . وهذا هو لب إسهامنا الجيد فى الإقتصاد الدولى المعولم فى قطاع الموانئ المحورية .

مصر بحكم الموقع الجغرافى والموضع الجيوستراتيجى والعلاقات الإقتصادية والتجارية الممتدة عبر أحقاب من التاريخ القديم والحديث ، تعد جزءاً هاماً من إقتصادات حوض البحرين المتوسط والأحمر ، فهى تساحل الحواف الجنوبية لبطن القارة الأوروبية بامتداد قرابة ألف كيلو متر ، وتشاطئ البحر الأحمر لمسافة تدنو من هذا الإمتداد الجغرافى ، ويأتى نهر النيل وكأنه وتر المثلث الذهبى بين هذين الضلعين ، فمع الماء تنمو أشجار الإقتصاد وتتفرع ، كما تنبت أشجار النبات وتخرج شطأها وتستغلظ وتستوى على سوقها ، فهذه هى بديهة الإقتصاد ، كما هى بديهة النبات، فجغرافيتنا جغرافية مركزية تمتد من حولها مياه البحار إلى مساوف موغلة فى الآفاق ، واليابس منبسط حافل بتنوع إمكاناته وطبوغرافيته الطبيعية والصناعية ، هذا الموقع هو رمانة ميزان أسواق صناعة الخدمات التجارية الدولية ، بيد أن الموقع فى حد ذاته لا يعدو كونه أحد (المعطيات) وتفعيل عناصره وإمكاناته النادرة الفريدة هو لب صناعة (المقومات) ، والتخطيط الإقتصادى هو معرفة كيفية المزج ما بين الإمكانات والمقومات المتاحة والإدارة الواقعية والموقعية المدركة لطبيعة ومدى تفاعل التطورات المحلية والعالمية التى تتسم بتوسع تدفقات المبادلات التجارية بوتائر متسارعة ، فالتجارة الكوكبية هى المعيار العملى الذى يحدد مدى نجاح القطاعات الإقتصادية الإنتاجية السلعية والخدمية ، والتجارة السلعية لا يمكن لها أن تنمو وتزدهر إلا فى كفالة التجارة الخدمية لأنهما يخضعان معاً للتأثيرات المتبادلة كما أنهما يدوران معاً إنتعاشاً أو إنكماشاً.

وصناعة وتجارة الخدمات هذه لاسيما ما يتعلق منها بأنشطة إقتصادات الموانئ الدولية المحورية برزت إلى مجالات التداول تحت مسمى (مصطلح) صناعة اللوجستيات (Logistics Industry) وقد أشتق مصطلح صناعة اللوجستيات المينائية من واقع تقسيم التخصصات والوظائف فى الجيوش العسكرية حيث يعنى (علم مهام الحصول على المواد والمؤن والتجهيزات اللازمة لأداء المهام والأعمال العسكرية فى التوقيتات الملائمة والأمكنة المناسبة) . والمفهوم الوظيفى المناظر لها فى ميدان الصناعات يحدد اللوجستيات على أنها إدارة المواد (Materials Management) أو ما يرادف إدارة التوزيع السلعى (الفيزيقى) لهذه المواد وفق جداول الإحتياجات التى تستلزمها خطوط الإنتاج وأنشطة التسويق والتوزيع)، وبذلك صار من المخطط الآن وفق أساسيات صناعة وتجارة الخدمات اللوجستية أن تقوم الموانئ المحورية العالمية على محورين هامين متضافرين هما : الإندماج والإنفتاح . بمعنى تدامج الأنشطة الرئيسية والفرعية فى سبيكة واحدة . والإنفتاح العملياتى على الأظهرة (Hinterlands) التى تمثل العمق الإقتصادى الإستراتيجى المباشر وغير المباشر لهذه الموانئ ، وهنا تظهر بجلاء حقيقة أنه ليس مطلوباً فقط التنمية القائمة على مؤشرات النمو المادى ، بل التنمية التى تنهض على دلالات الإرتقاء الإبداعى كثيف رؤس الأموال الذهنية .

فالثورة الإقتصادية الراهنة هى ثورة (إقتصاد الذهنيات) بعد أن مر العالم من

قبل ذلك بالتنمية المتميزة بكثافة إستخدام القوى العاملة (رؤس الأموال العضلية) ثم على إثر ذلك عرف العالم التنمية أو التطور المتكئ على كثافة إستخدام الرساميل المالية والتكنولوجية ، وجميع هذه المراحل كانت ترهن خطى تقدمها بناحية (المواد) على كثرتها أو ندرتها . إلا أن عصر التنمية المشتقة من الموارد الذهنية على وفرتها هي التى أندلقت بالعالم إلى آفاق الإبداعات الإلكترونية والمعلوماتية (Infotics) والتقانة الحيوية . وهذه العناصر هى صميم إقتصاد صناعة الخدمات بإعتبارها أحد الأطوار الهامة على سلم الإرتقاء الإقتصادى . سنرى من ثم أن صناعة اللوجستيات بقيمها المضافة العالية وأربحيتها المرتفعة ومرونة أدائها وتزايد الطلب العالمى عليها قد أضحت إحدى العلامات البارزة فى مركبات بنية العولمة الإقتصادية ، فبدونها تتحول العولمة إلى مجرد فكرة أيدلوجية فاقدة المضامين العملية ، ففى كل إتفاقات الجات على مختلف توجهاتها سنجد أن صناعة الخدمات هى العنصر الحاكم والحاسم بل هى المحرك والموجه ، فمن الملاحظ أن الجات تحدثت عن (التجارة) وأطلقت معناها ومغزاها ليتضمن شتى مجالات المبادلات الإقتصادية المشروعة وما يتصل بها من أنشطة ويتفرع عنها ويصب فيها من عمليات أساسية وفرعية

فى هذا السياق يمكن القول أن القرن العشرين كان قرن علوم وتطبيقات الفسيولوجيا الكوكبية بجغرافيتها المادية التى تحدد شروط وإتجاهات التنمية، ومن ثم كانت الموانئ تعتبر من أهم الركائز التى تؤثر على ما حولها لكنها قابعة على عروشها لا تريم حراكا لأنها سيدة السيطرة الفيزيقية. غير أن القرن القادم فى الألفية الثالثة هو قرن ثورة البيولوجيا بجغرافيتة ذات التضاريس الذهنية. فسوف تحل قوى الطاقة الذهنية البشرية محل قوى العوامل المادية وبمقتضى ذلك تحولت الموانئ إلى خلايا إقتصادية حيوية ضمن سلسلة من المكونات والنوايات المتفاعلة فى جسد الكرة الأرضية فى إطار كيان مؤسسى أوسع هو الأداء الوظيفى لإقتصاد مكوكب يخضع لمفهومات وإعتبارات العولمة ولذلك فإن صناعة لوجستيات الموانئ هى البلازما الحاملة لكريات الدم إلى شتى أشلاء الجسم المعولم (Globalized) لذلك فإن الذى سيميز ميناء بحرى عن ميناء آخر هو دوره فى ديناميات الإنتاج الخدمى المتطور وليس مجرد الموقع الجغرافى . وإسهامه فى سرعة وحجم تدفق دورات المبادلات التجارية الدولية فى شرايين الجسد العالمى .فالفسيولوجيا كان محور ارتكازها هو (الموقع) فيما البيولوجيا قطب وظائفها وأهميتها هو (الدور) أى النشاط الدينامى المؤثر.والذى تتنافى فيه وتزول منه العوائق على مستوى البنية الفوقية (الإنتاج الذهنى) وتنمحى منه أعناق الزجاجات على مستوى البنية التحتية (الإنتاج المادى) لتحقيق التحرر الفكرى والمادى لتدفق التجارة الدولية التى هى بمثابة كريات الدم الحمراء التى تمد الجسد الدولى بحاجتة من أكسوجين التنمية وعصارة الحياة الإقتصادية . فالموانئ التى كانت تجسيداً للجغرافيا الساكنة، صارت تعبيراً عن الجغرافيا الحيوية المتحركة فى إتجاه الإستثمار والإنتاج.

ويتطلع المتعاملون مع الموانئ العالمية إلى أن تسهم الصناعة اللوجستية فى رفع مستوى الأداء مع الإهتمام بخفض المصروفات والنفقات غير المباشرة (overheads) ويكفى أن نشير إلى إن التوقعات لنمو سوق صناعة اللوجستيات فى الولايات المتحدة أشارت إلى أن هذه السوق التى بلغت ٧٠٠ بليون دولار لعام١٩٩٥ ،ستبلغ ٩٠٠بليون دولار بحلول عام ٢٠٠٠ وهناك أسباب واقعية بقدر ما هى منطقية لمثل هذه التوقعات تستند إلى إنخراط الشركات العاملة فى هذه المجالات بصورة متزايدة فى الأنشطة التجارية الدولية. ولمعرفة المزيد عن هذه الصناعة يتعين معرفة مما تتكون نواتجها إذ أنها تتضمن أنشطة التخزين ،والنقل ،والتعبئة والتغليف، وإدارة وحماية مخزون المشحونات وحزمة التسهيلات المعاونة، والسمسرة والوسطاء وإدارات تدفق المواد ،ومراقبة المخزون،وأنشطة التوزيع السلعى والخدمات المالية والتمويلية والخدمات الإستشارية وكذلك أنشطة الموانئ والمناطق الحرة .ويقودنا ذلك إلى إدراك أن إتجاهات العولمة لا تخلق موانئ أومناطق حرة بقدر ما أن توافر هذه الأنشطة هو الذى يدمج أياً منها فى العولمة ومنظوماتها.وفى حالة دولة مثل مصر فإن صادرات الخدمات اللوجستية بقيمها المرتفعة تؤدى دوراً هاماً فى التعويض عن قلة المدخرات المحلية، مما يتيح للإقتصاد القومى أن يدعم تراكماته الرأسمالية (الإستثمارات) بتدفقات مالية تولدها هذه الأنشطة الإقتصادية التى توجه صادرتها إلى الأسواق العالمية

وفى ظل التوقعات المستندة إلى حقائق ما يحدث الآن، فإن هذه الصناعة تعد لازمة أساسية من لوازم تحويل الميناء المحورى إضافة إلى موانينا الأخرى إلى مواقع إنتاج متخصصة على نطاق واسع فى هذه الصناعة المزدهرة فهناك أسطول بحرى عالمى يعمل فى نقل التجارة الدولية يزيد تعداده عن ٢٥ ألف سفينة.كما أن هناك مايتجاوز ١٠ مليون حاوية مكافئة يتم تداولها فى موانيء حوض البحر المتوسط منها نحو ٦ ملايين حاوية (٦٠٪) تتخذ من شرق البحر المتوسط مجالاً لحركاتها الأمر الذى يضع ميناءنا المحورى الجارى إنشاؤه أمام طوالع مستقبلية منفتحة على إحتمالات ترتبط بهذه التجارة الضخمة التى تبحث عن مواقع متكاملة الأداء اللوجستيكى (Integrated Logistics Services) .وللتدليل على وزن هذه الصناعة فى موازين الإقتصاد العالمى حسبنا أن نشير إلى أنها تستهلك مابين ١٠٪ إلى ٣٥٪ من إجمالى المبيعات الدولية .وهناك نحو ٨٥٪ من الشركات المشترية / المستهلكة للخدمات اللوجستية قد إتجهت لأداء هذه العمليات بنفسها دون الإستعانة بشرائها من طرف ثالث (Outsourcing) إلا أن العقبات التى تضع كثيراً من الشركات الصناعية المصدرة أو شركات التوزيع أمام مشكلات الدخول فى أنشطة النقل البحرى قد جعلت اللجوء إلى الشركات المتخصصة إحدى الضرورات العملية . وذلك ما يجعل الشركات المتخصصة فى الموانى الدولية طرفاً ثالثاً فى تقديم هذه الخدمات. إذ أن تحليل النفقات /العوائد ومتاحية القوى العاملة اللازمة وعنصر الزمن غالباً مايجعل الموازين تميل إلى صالح الإستعانة بموردى الخدمات اللوجستية فى الموانيء عن تحمل النفقات اللوجستية (Logistics Expenses) .

الميناء المحورى لدينا عليه أن يتسلح بالميزات التنافسية التى تجعل قوائم تكاليف الشركات العالمية المتعاملة معه تقارن (الدولار مبيعات/ الدولار تكلفة) لترى إلى أى مدى يحقق لها هذا الميناء وفورات يعتد بها فى إتخاذ قرار التعامل معه . ومن الأقرب إلى المعادلات والصيغ العملية أن نفيد من تكوين مجلس إدارة ميناء سنغافورة حيث يضم خبرات عملية فى عضويته للإستعانة بها فى إستقراء وتحليل المؤشرات العالمية فى الحفاظ على مستويات الميزات التنافسية التى تضبط إيقاع حزمة الخدمات ومستويات أسعارها والمزج المتوازن ما بين عنصر الوقت وعنصر التكلفة : فمن المقترح إنشاء (مجلس تطوير متخصص) فى الميناء المحورى يتولى مهام التخطيط لتنميته ليظل قادراً على المنافسة الدولية ، فتحسين كفاءة العمليات غالباً ما يتفوق على خفض ثمن بيع الخدمات وهذا هو لب إدارة الخدمات اللوجستية (Logistics Management) فسوء الإدارة اللوجستية دوما ما يؤدى إلى تآكل الأرباح ، مع الأخذ فى الحسبان أن وضع الربحية فى محل الإهتمام الأول والتركيز عليها عادة ما يسئ إساءة بالغة إلى رفاهية وإزدهار هذه الأنشطة والعاملين فيها . وتؤدى عمليات التخزين فى الصناعة اللوجستية دوراً بارزاً ، ففى العام ١٩٩٥ بلغ الدخل فى نشاط التخزين نحو ١٥٠ بليون دولار أى ما يمثل ٢٠٪ من جملة دخل هذه الصناعة التى تنمو باطراد على مستوى العالم . فى الميناء المحورى ووفقاً للدراسات السوقية ذات الإتجاهات العالمية من المفضل أن لا تمنح مساحات كبرى من الأرض لبناء مخازن خاصة موقوف استخدامها على مالكيها ، فأنشطة التخزين تتطلب أن تكون هناك مخازن/ مستودعات عامة تؤجر مساحات التخزين داخلها لمن يطلبون هذه الخدمة، فكثير من طالبى هذه الخدمة اللوجستية يميلون إلى الإحتفاظ برؤس أموالهم حرة بعدم تجميدها فى مبان ومعدات باهظة التكاليف وإستخدام أعداد كبيرة من الموظفين ، وتفضيل شراء هذه الخدمة حين الحاجة إليها من الشركات الموردة للخدمات اللوجستية إذ أن تقليل مثل هذه الأعباء يوفر أرصدة مالية يمكن استثمارها فى أوجه النشاط الأخرى المولدة للدخول والأرباح ، فالإدارة العالمية لمثل هذه الخدمات والتسهيلات ترتكن على مبدأ (وفق ما يريد العملاء (-as Needed basis) وهى قاعدة تجارية تحظى برواج واسع . وبما أن الصناعة اللوجستية هى أهم أنشطة الميناء المحورى فإن على الشركات الخدمية التى ستعمل فيه أن تقف تحت مظلة المفهوم الدولى السائد وهو التنافس فى الأداء وإنتاج الخدمة والشراكة فى الأهداف والخبرات والمعلومات والتطور ، فالميناء وحدة إقتصادية كبرى تنضوى إليها كيانات إقتصادية تعمل فى تناغم وتجانس إذا كانت ترغب فى حجز مقاعد لها فى الصفوف الأولى ، فلم يعد مفهوم الخدمات اللوجستية محصوراً فى أعمال وكيل الشحن (Freight Forwarder) . إنما هى تنظر إلى وظائف الموانئ بلوجستياتها كمصادر دعم لتقليل النفقات ، وإختصار وقت العمليات بما فيها الدورات المستندية من خلال تسلسل الأنشطة المعتمدة على تكنولوجيا المعلومات وتكنولوجيا المعدات والأدوات والتجهيزات ، فالميناء المحورى لدينا يتم تدشينه فى عصر تتنافس فيه عمليات الإستجابة للطلب بأكثر مما تتنافس فيه المؤسسات . بإختصار واضح إذا أردنا أن نربح فى منافسة صناعة اللوجستيات فى حقبة العولمة فعلينا أن نؤسس استراتيجيتنا على مجموعة الأسس التالية : الحضور الفعال فى إطار العولمة ، وإمتلاك الملاءة والوفرة المالية ، وتحديث إدارة الجودة على نحو شامل ، والإستجابة العاجلة والملائمة للطلب العالمى بمرونة وسرعة وفقاً لآليات سوق الطلب الفورى (Spot Market) ، وخلق أجواء من الثقة والجدارة والمعتمدية، وبناء أنشطتنا على دعائم متكاملة ومتكافلة .

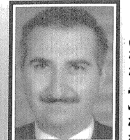
فتاريخ الحاضر هو القاعدة الوطيدة التى يبنى عليها تاريخ المستقبل ، وفى كل الاحوال فصناعة اللوجستيات ستحقق لميزان مدفوعاتنا تدفقات مالية كبيرة بشكل مؤثر .

فلسطين

أين أنت يا صلاح الدين

تطـــارد قطـــار الغلابـــة !

بقلم/ عبد الحميد مرسى عنبر   محام بالنقض إستشارى النقل البحرى والجوى



إذا كانت السينما المصرية تنقل إلينا الواقع المصرى بكل أبعاده ومشاكله الحقيقية ، وتوضح بالصورة ما قد يعجز القلم عن تناوله فإن صورة قطار الغلابة فى السينما المصرية لم تتغير منذ أوائل القرن الماضى وحتى الآن ، فلا يمكن أن ننسى صورة القطار فى أغنية الفنان محمد عبد الوهاب "يا وابور قولى رايح على فين" ، وكيف غنى فريد الأطرش داخل قطار الصعيد بكراسيه الخشبية وسط زحمة القطار والجالسين على الرفوف فى أغنيته " يا قطر يا رايح على الصعيد" فى الأربعينيات من القرن الماضى ، ولم تتغيب تلك المشاهد فى فيلم "أغلى من حياتى" لشادية وصلاح ذو الفقار سواء بمحطات السكك الحديدية أو القطارات فى أوائل الخمسينات ، وإستمرت تلك المشاهد فى أفلام عادل أمام الحديثة حتى أوائل التسعينات هكذا كان الوضع مستمر من حقبة إلى أخرى لم تتغير سوى وسيلة الجر من الفحم إلى الديزل أمام مستوى الآداء المتدنى الذى لايرتفع إلى مستوى البشر إستمر حقب كثيرة تحت شعار زائف هى قلة الموارد - لتكشف كيف تمتلك السكك الحديدية ثروة قومية تستطيع أن تنفق على نفسها وغير ها - ولكن قيادتها لا تهتم إلا بالمظاهر والحصول على إمتيازات على حساب المواطن. والعمل الروتينى حتى عمالها أهدرت حقوقهم فلابد أن نصل إلى كارثة لم تكن الأولى وإذا إستمرت لن تكون الأخيرة. ودائماً الذى يدفع الثمن هو المواطن البسيط المغلوب على أمره ، وبدلاً من أن نيسر له المقعد المناسب نفكر قبل الخدمة برفع الأسعار وهو مبدأ غير دستورى لأنه لا يمكن أن تزيد الأسعار بخدمة سيئة ، والدعم لا يصل إلى من يستحق .

ومن الغريب أن السكك الحديد المصرية هى أقدم الخطوط العالمية ففى ١٢ يوليو ١٨٥١ إتفقت الحكومة المصرية فى عهد عباس الأول مع المهندس روبرت ستيفنسن (نجل چورج ستيفنسن مخترع القاطرة البخارية) على مد خطوط السكك الحديدية بين القاهرة إلى الإسكندرية على مرحلتين وبدء العمل فى سنة ١٨٥٢ إستمر عامين وتم إفتتاح المرحلة الأولى بين الإسكندرية إلى كفر العيسى (قبالة كفر الزيات) ثم المرحلة الثانية إلى القاهرة فى ١٨٥٦ فى عهد سعيد وكان الخط مفرد ولم يتم إزدواجه إلا بين عامى ١٨٥٩ ، ١٨٧٦ ، فكان أول خط فى إفريقيا .

وقد بلغت حتى آواخر عهد سعيد باشا ٢٤٥ ميل ، ثم بذل إسماعيل باشا جهداً كبيراً فى مد خطوط السكك الحديدية فى أنحاء القطر حتى السودان فأنشأ حوالى ١٠٨٥ ميل قدرت نفقات الإنشاء حوالى ١٣,٢٠٠,٠٠ جنيه براقع صرف على كل ميل ١٣ ألف جنيه خلال الفترة من ١٨٦٤ حتى ١٨٧٢ ، وبلغت إيرادات السكك الحديدية فى ميزانية الدولة عن عام ١٨٧٢/١٨٧١ بمبلغ ٥٦٢,٨٨٥ ألف جنيه ومقارنة بعوائد الجمارك فى تلك الميزانية ١١٠, ٤٩٢ ألف جنيه ، أرباح قناة السويس ٣١٠, ١٧٠ ألف جنيه .

مما يؤكد أن حالة السكك الحديدية فى عصر اسماعيل باشا كانت تمثل دخلاً حقيقياً ولم تكن عبء على ميزانية الدولة بالرغم من أنها كانت فى عهدها أول من أحسن إستغلال مواردها فى تلك الفترة .

ومع بداية الإحتلال البريطانى عام ١٨٨٢ بدأت مرحلة هامة وهى دخول السكك الحديدية المصرية خدمة الإحتلال وإستغلت فى نقل الجنود وتموين الجيش وما يقال أنه قد تم إنشاء خطوط السكك الحديدية أثناء فترة الإحتلال مثل مطروح/ إسكندرية كان لخدمة قوات الحلفاء وإمداد وتموين الجيش وليس لخدمة نقل الركاب أو البضائع والتى لم تكن تدار بإدارة مدنية مصرية تستطيع أن تكتسب خبرة خلال الفترة بل كان الجيش هو الذى يستغلها خلال فترة الحروب سواء العالمية الأولى أو الثانية وإنتقالها للإدارة المدنية المصرية بعدها كانت تحتاج إلى مصروفات نتيجة أعباء التشغيل خلال تلك الفترة دون تعويض من الإحتلال ، ومن ناحية أخرى فقد كان من أهم مظاهر المقاومة المصرية هى تدمير خطوط السكك الحديدية أثناء نقل جنود الإحتلال أو تموين جيش الحلفاء ، مما ترك معه آثار سيئة أدت إلى تدهور أوضاع السكك الحديدية .

كان من الطبيعى أن تهتم الدولة فى ميزانيتها بالسكك الحديدية وتضع خطتها فى الخطة الخمسية فرصدت لها فى ميزانية ١٩٦٥/ ١٩٦٦ (٦٠ مليون و ٩٤٦ ألف جنيهاً) إستثمارات للنهوض بها إلا أنها قد توقفت بسبب حرب عام ١٩٦٧ وتأجلت تلك الأهداف إلى ما بعد إزالة آثار العدوان ماعدا زيادة تكدس العمالة والبطالة المقنعة مع إلتزام الدولة فى تلك الفترة بالتعيين دون إستثمارات حقيقة لتوظيف تلك العمالة وباتت الأوضاع منذ أوائل الستينات حتى أوائل السبعينيات حيث بدأت تظهر بوادر الإستثمار فى إنشاء ورشة لصيانة وحدات الديزل بغاطس وتم وضع حجر الأساس لها فى ١٩٧٠/٧/٢٧ فى عهد المهندس على زين العابدين وزير النقل والمهندس على فهمى الداغستانى رئيس هيئة السكك الحديدية فى ذلك الوقت مع محاولة ترقيع بعض الأوضاع بإستيراد بعض القطارات من دول شرق أوروبا من طراز قديم ، ثم بدأ دراسة أوضاع السكك الحديدية بعد حرب أكتوبر ١٩٧٣ وبدأ الأمل فى إصلاح مع تزايد نغمة تشغيل خطوط السكك الحديدية آلياً وتصميم الإتصالات اللاسلكية بأجهزة حديثة لايقاف القطارات أوتوماتيكياً فى حالة أخطاء السائق بناء على تصريحات وزير النقل المهندس عبد الفتاح عبد الله فى الأهرام ١٩٧٦/٣/٢٨ فكانت الأحلام وردية بينما كانت الإصلاحات تجرى فى خطوط بورسعيد / الإسماعيلية/ السويس / الزقازيق ثم الخطوط الفرعية القنطرة وفايد وإستيراد عربات جديدة حيث تكلف تعمير منطقة القناة حوالى ٨٨ مليون جنيه بالإضافة إلى عشرة ملايين للطرق البرية فى عهد جمال الدين صدقى وزير النقل عام ١٩٧٥ . وفى تلك الفترة كانت الإعتمادات موجهة إلى منطقة القناة والتعمير كواجب قومى لإستعادة الأوضاع وتسكين مدن القناة لذلك ظلت الأوضاع بالسكك الحديدية كما هى بل تزيد تعقيداً لأن التعيين مازال جارى سنوياً حتى أوائل الثمانينات وبدأت مرحلة جديدة ، وإنما بعد أن إستنزف الوقت والجهد كل قطعة غيار تم إستيرادها نص عمر طبقاً للموارد وإستمرار هيكلة مزدحمة من البيروقراطية نتيجة تكدس العمالة والترقيات بنظام الأقدمية دون وضع خطط تدريبية سوى للسائقين على القطارات التى يتم إستيرادها أى تدريب فنى وليس على مستوى القيادة لذلك كانت المحصلة النهائية تنفيذ تعليمات وزير النقل يجهل حقيقة الأوضاع داخل الهيكل الإدارى ويصبح رئيس السكك الحديدية منفذاً ليس له قدرة على الإبتكار أو توظيف القدرات الكامنة فى المصلحة وعمالة تنهش فى ميزانية الهيئة تحتاج إلى مرتبات وأرباح وعلاوات وحوافز بينما هى ميزانية إنفاق وليس إيرادات بدعوة دعم نقل الراكب وهى شماعة المسؤولين الكسالى بدعوة أن عدم المساس بزيادة أسعار التذاكر هى سبب فى فشل الهيئة وليس عدم تدبير الإمكانيات المتاحة التى تكشف بعض منها بالآتى :

أولاً : عدم إستغلال حرم محطات القطارات تجارياً:

الثابت أن محطات السكك الحديدية بلا إستثناء متاخمة للمدن وتشغل بطول الخط الحديدى متراكمات حديد متناثر وأسوار عديمة النفع ، وأشلاء قطارات عجزت المصلحة عن إتخاذ قرار بالبيع أو النقل - كما سوف نشير - وتركت تلك الأماكن شاغرة ولو أحسن إستغلالها كسور نادى الزمالك والترسانة على طول الخطوط حتى خارج كردون المدينة لكان عائداً ضخماً لو أستغلت بنظام BOT لكل محطة من محطات الهيئة قدرت بحوالى ١٩٢ مليون متر مربع يستغل فى النشاط الإقتصادى والتجارى ناهيك عن عدم إستغلال تلك الأماكن فى الإعلانات والدعاية التجارية وتخصيص وحدة تصميم الإعلانات وتعليقها بتكلفة العميل والدعاية لتلك الخدمة ولو تم إعفائها من الضرائب تستطيع أن تنافس الوكالات الأخرى يخصص عائدها للقطارات الدرجة الثانية والثالثة .

ثانيا: إنشاء مصنع لتقطيع الخردة يستغل فى التصنيع المحلى :

لا شك أن القطارات التى فقدت صلاحيات بدلاً من إعادتها بالصورة التى تظهر ملونة دون أى إمكانيات عبارة عن علبة سردين شئ مؤسف لا يمكن السكوت عليه مهما قيل من إهمال أو عدم صيانة لأن كل شئ له عمر إفتراضى ولا يمكن خرق قوانين الطبيعة لمجرد دهانه أو زخرفته من جديد وليس عيباً أن يتم تكهين قطار بدلاً من حدوث كارثة لمجرد صعوبة إتخاذ قرار ، فمن المعلوم أن البيع فى القطاع الحكومى يسبب صعوبات بيروقراطية كثيرة وأجهزة رقابية عديدة لذلك فإنشاء مصنع للخردة يتم تجميع الكثير من الذى نشاهده بحسره فى أماكن القطارات يجعل من السهل على مصدر القرار إحالة القطار إلى التقاعد وكذلك القطع غير المستغلة .

ثالثا: إستخدام بعض الورش فى الدخول فى مناقصات للقطاع الحكومى والخاص :

لا شك أن هناك ورش تحتاج إلى إعادة هيكلتها من جديد لتصبح وحدة إقتصادية إنتاجية وليست متوقفة عن الآداء الا للمصلحة فلابد من ترتيب الأوضاع داخل تلك الورش وتدريب العمالة - دون عمالة زائدة - تستطيع أن تتخذ القرار فى إعداد الطلبيات الخاصة للشركات والمصانع الأخرى .

رابعا : مشاركة القطاع الخاص فى عمليات الشحن والتفريغ ونقل البضائع :

الثابت أنه حتى الآن يتم إستغلال السكك الحديدية فى نقل البضائع الإستغلال الأمثل فمازال هناك قصور فى نقل البضائع وخاصة فى المناطق التى تخدم المصانع والموانى الجافة كما أن نقل الحاويات تستطيع أن تنافس به المصلحة النقل البرى لو أحسنت إستغلاله وكان لها وحدة تسويق ودعاية وإمكانية فى إتخاذ القرار السعرى المنافس .

مازال لدينا - إن طلب منا ذلك - ولدى غيرى الكثير لتقديم الأفكار القابلة للتطبيق دون إستغلال شماعة زيادة سعر التذكرة على الغلابة أو إهدار أدميتهم بحجة قلة الموارد ويجب أن يجد الراكب كرسى محترم غير مخلوع ومكان نظيف أمن وليس مجرد التأمين عليه هو كل آمال الراكب بل إحترام ادميته وأن يجد كرسى صالح وشباك غير مكسور ينظر من خلاله لعله يستطيع أن ينسى الكوارث وأن يفتخر بأن السكة الحديد المصرية هى أول خط حديدى فى أفريقيا .

هل يمكن للحلم أن يتحقق .. أم يستمر الكابوس ؟!

فلسطين

مليون شهيد فداك يا قدس الأقداس

رائدة العمل الإجتماعي في الإسكندرية لإنترناشيونال



السيد وزير التنمية المحلية والسيد وزير التخطيط العراقى والأستاذة / هدى يس والأستاذة/ وداد شلبى مع بعض سيدات الأعمال بالمؤتمر

★ عصر مبارك هو العصر الذهبى للمرأة المصرية

★ سوزان مبارك نموذج مشرف للمرأة المصرية .

★ العمل العام يحتاج الى الأخلاص والقدرة على تحقيق أحلام الجماهير .

إنها تعشق العمل العام وتذوب مشاعرها وأحلامها مع مشاعر وأحلام الجماهير لذلك تعتبر أن حب الناس ودعواتهم لها هى الهدف الأسمى الذى تعمل من أجله .. التحمت بالجماهير فى أفراحهم وأحزانهم ومشاكلهم فى ليلهم ونهارهم فكانت بحق رائدة العمل بالعاصمة الثانية .

إستطاعت السيدة **وداد شلبى** أن تشق طريقها وتكتب اسمها بأحرف من نور وسط العديد من عمالقة العمل السياسى والإجتماعى فى العاصمة الثانية وهذا لم يتأتى إلا بالأخلاص والتفانى وحب الناس فكان النجاح تلو نجاح .

لقاؤنا اليوم مع رائدة العمل الإجتماعى الأولى فى الإسكندرية الأستاذة وداد شلبى ..

بدأت السيدة وداد شلبى حديثها الخاص لمجلة إنترناشيونال بشكرها الخاص للسيد الرئيس محمد حسنى مبارك الذى إهتم بالمرأة المصرية ورفع من شأن السيدات فى عهده ومنحهم الكثير من الإمتيازات والحقوق التى حرموا منها قبل ذلك .

وكذلك وجهت الشكر إلى السيدة حرم رئيس الجمهورية سوزان مبارك المتحمسة للمرأة المصرية دائماً وإعطائها كافة الحقوق التى شرعها الله لها وإهتمت سيادتها بالركن الثقافى حيث تبنت حرم الرئيس قضية مكتبة الإسكندرية الحديثة التى تعتبر مكتبة عالمية يشهد بروعتها العالم أجمعه . وذكرت السيدة وداد شلبى بأنها قد إقترحت فى أحد لقاءاتها التليفزيونية بعمل جائزة بإسم سوزان مبارك لإنجازها الهائل فى تحويل الإسكندرية من اسكندرية السياحة والشواطئ إلى اسكندرية الفكر والثقافة العالمية وهذه الجائزة سوف تعادل قيمة جائزة نوبل .

وعن أهم الأنشطة الإجتماعية التى قامت بها سيادتها فى بداية حياتها ؟

- أشارت إلينا السيدة وداد بأنها بدأت نشاطها بالمجالس الشعبية ١٩٨٤ وكانت
- رئيس لعده جمعيات خيرية منها .

أ- جمعية محرز بكون الدكه .

ب- مركز الوفاء بالرأس السوداء للأطفال من ذوى الإحتياجات الخاصة .

ج- جمعيات سيدات أعمال أقليم الإسكندرية ومطروح والبحيرة وهذه الجمعيات لها دور فعال فى المجتمع حيث من ضمن الأنشطة الخاصة بها والتى سوف يتم مستقبلاً التعاون مع الصندوق الكندى لعقد عدة مؤتمرات لتوعية المرأة في الإهتمام بالأحياء المحيطة بها والأهتمام بالبيئة والتشجير وبعض الصناعات الصغيرة والصديقة للبيئة .

اما عن أهم المواقف الإيجابية التي قامت بها السيدة وداد شلبي لحل كثير من القضايا هناك العديد من الأمثلة ؟

(١) بالنسبة لقضية محو الأمية للمرأة المصرية كانت لها دور فعال لمحاولة خفض هذه النسبة المرتفعة من الأمية حيث جعلت بجانب تعليم المرأة مزاولتها لحرفة معينة ليكون ذلك حافز يجعلها تخرج من منزلها لتتعلم وأقترحت سيادتها بتعليم المرأة حرف جديدة غير المعتادة مثل عمل السجاد اليدوى والسيرماد النقش على الزجاج وهذه الأعمال يمكن أن تقوم بها المرأة بداخل البيت وسوف تقام بإذن الله مستقبلاً معارض لهذا الإنتاج .

(٢) من ضمن القضايا التى تبنتها تحت القبه قضية اضراب الصيادلة بالإسكندرية عن العمل بسبب افلاسهم لإمتناع مؤسسات التأمين الصحى عن اعطائهم حقوقهم فقامت سيادتها بالتوجه إلى رئيس مجلس الشعب وقدمت بيان عاجل إلى وزير الصحة والذى أصدر تعليمات لمؤسسات التأمين الصحى بصرف جزء كبير من مستحقاتهم وجدولة ما تبقى لهم وكان ذلك بمثابة عمل بطولى على مستوى الجمهورية .

(٣) أما عن قضية الشركة الشرقية للأقطان حيث توجه مجموعة من السادة الأعضاء لمجلس ادارة الشركة والعاملين للسيدة وداد يطلبون مساعدتهم الغاء قرار تصفية الشركة وقامت سيادتها بالتوجه إلى رئيس المجلس وتحويل بيان عاجل للجنة الإقتصادية وفعلاً كانت النتيجة إلغاء قرار الشركة القابضة وإستمرار نشاط الشركة الشرقية للأقطان وهى الأن من أنجح شركات الأقطان فى مصر .

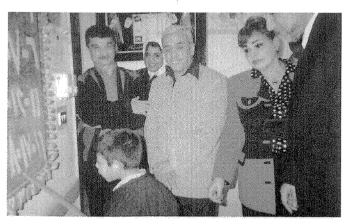
(٤) قضية عدم دخول الفتيات أكاديمية الشرطة تدخلت سيادتها ببيان عاجل بوصفها أن للفتيات دور حيوى فى هذا المكان فمثلاً فى المطارات أو الميناء لأستقبال الزوار وفى الشركات بقسم العلاقات الإنسانية وكذلك فى سجن النساء وفعلاً تم الموافقة عليه فى ذلك الوقت .

(٥) بالنسبة لجامعة بيروت تعرض ١٦٧ طالباً لتزوير قيدهم بالجامعة وقد وفقت سيادتها والحمد لله في ذلك الوقت بأداء الطلبه للأمتحان وكان ذلك عن طريق السيد وزير التعليم العالى بعد أن قدمت طلب إحاطة فى المجلس بهذا الخصوص .

(٦) ومن ضمن مواقف سيادتها الإيجابية أن قدم لها أحد الطلبات الخاصة بأبناء النوبة والصعيد وقدمت هذا الطلب إلى السيد المهندس سليمان متولى وزير النقل فى ذلك الوقت لتسيير قطار خاص بأبناء النوبة مباشرة من الإسكندرية إلى اسوان وبالتعاون مع وزارة الشباب بصرف تخفيضات على تذاكر السفر وهذا القطار يسير فى الأعياد الرسمية والقومية حتى الآن وتقدمت سيادتها بطلب إلى السيد الوزير الدكتور الدميرى بإمتداد القطار الفاخر الذى كان يصل إلى الأقصر وإلى أسوان وقد وافق سيادته .

- ومن ضمن اقتراحاتها التى وافق عليها أعضاء مجلس الإتحاد الإقليمى للجمعيات الخيرية بأن تضم لجنة المرأة به عناصر ممتازة من الرجال وبصفتها رئيسة لجمعية سيدات اعمال اقليم اسكندرية عرضت على زميلاتها بالمجلس ضم مجموعة متميزة من الرجال يكون لهم فضل الإضافة على اعمال الجمعية .

واخيراً : ذكرت السيدة وداد شلبى انها لم ولن تتأخر ثانية فى خدمة ابناء وطنها الحبيب كما أنها تتمنى السلام لمصر وللعالم العربى بأجمعه ويعيش تحت راية الأمن والطمأنينة .



الأستاذ/ علاء عبد الخالق وكيل أول وزارة الشئون الإجتماعية والأستاذ/ حسام رئيس مؤسسة بلان والأستاذة/ وداد شلبى

الإسكندرية

عبق التاريخ وحلم المستقبل

تقديم ولاء حمزه

عندما نتحدث [illegible] من الإسكندرية [illegible] البحر الأبيض المتوسط وهى عبق التاريخ [illegible] مدينة عريقه تقع على أجمل شواطئ وسواحل مصرنا الحبيبة هى عاصمة مصر الأولى قديما والعاصمة الثانية بعد القاهرة حديثا وقد لعبت الإسكندرية دوراً محورياً وكذلك حيوياً فى التاريخ فكانت دائماً ملتقى الحضارات والجنسيات المختلفة والسائحين والزائرين من جميع دول العالم .

ومن خلال حديثنا مع اللواء إيهاب فاروق وكيل وزارة السياحة والمصايف بالإسكندرية .

أوضح سيادته بأن هناك خططاً سيتم تنفيذها خلال الفترة القادمة لوضع الإسكندرية فعلياً على خريطة السياحة فى مصر.

حيث أكد سيادته أنه رغم الدور العظيم التى كانت تلعبه الإسكندرية قديماً من مركز مشبع للثقافة والفن إلا أن فى الفترة الماضية قد تقلص هذا الدور كثيراً لأسباب متعددة لظهور مناطق جذب وسياحة أخرى مثل صعيد مصر وسواحل البحر الأحمر وسيناء الشمالية والجنوبية بعد عودتها إلى الوطن الأم مصرنا الحبيبة

ولكن الإسكندرية تعيش الآن فترة إزدهار بفضل الجهود العملاقة الذى يقوم عشاق الإسكندرية لإعاده رونقها الحضارى العظيم ، واللمسات الجمالية لكل مرافقها وشوارعها وكذلك توسعة كورنيش الإسكندرية الذى يعد من أجمل ما تم بداخلها حيث يعتبر أطول وأروع كورنيش فى العالم

وأن الآوان أن نقطف ثمار هذا الجهد من خلال وضع الإسكندرية فعلياً على خريطة السياحة فى مصر وفى هذا الصدد سوف نقوم بالآتى :



السيد / ايهاب فاروق

– سندعو قريباً لعقد مؤتمر لخبراء السياحة والقطاع السياحى و الفندقى بالإسكندرية لدراسة أنسب وسائل لدعم وتطوير صناعة السياحة بالإسكندرية وذلك من خلال :-

اولا : سياحة المؤتمرات والسياحة الثقافية

وهى ما يتميز بها الإسكندرية بعد إفتتاح المشروع الحضارى العملاق لمكتبة الإسكندرية إحياء المكتبة القديمة وإستمرار التدفق السياحى من خلال أنشطة البحث العلمى والنشاط الثقافى والمؤتمرات الدولية التى سوف تعقد بالمكتبة بإذن الله .

ثانيا: سياحة اليخوت والزوارق الشراعيه

سوف نسعى إلى دعم وتطوير سياحة اليخوت والزوارق الشرعية مع دراسة سرعة إنشاء مارينا لليخوت بالإسكندرية تضم معظم الأجهزة المعنية للتيسير والتسهيل أطقم هذه اليخوت والزوارق .

ثالثا: تنشيط للسياحة التقليدية

السعى وراء تنشيط السياحة التقليدية من خلال دعم المتاحف ومعارض الفنون التشكيلية ومتاحف الأحياء المائية وكذلك الإهتمام بالآثار المصرية واليونانية والرومانية والإسلامية والفرعونية .

وعمل مجموعة من البرامج لسياحة اليوم الواحد أو لعدة أيام لخدمة السائح ومحاولة إستمتاعة بكل جزء جميل بالإسكندرية .

رابعا: السياحة الدينية

سوف يزيد الإهتمام بالسياحة الدينية ودعم زيارة المزارات الدينية الإسلامية والمسيحية بالإسكندرية .

خامسا: السياحة العسكرية والبحرية

سوف يتم الإهتمام بهذا النوع من السياحة من خلال عمل برامج سياحية وترفيهية وثقافية للأعداد الكبيره من الضباط البحريين الذين يزورون الإسكندرية أثناء مرور السفن الحربية وسفن الركاب عند الميناء وسوف يتم التنسيق على عمل وقفه طويله أو قصيره لهؤلاء الضيوف .

سادسا: إقامة فنادق جديدة

توضع خطة حالياً لدعم عدد من الفنادق الموجودة لتطويرها وتشجيع الإستثمارات على إقامة فنادق جديدة ومطاعم تحمل طابع الجاليات الموجودة بالإسكندرية من الجنسيات المختلفة .

وذكر سيادته أن هناك خطط ستزيد من الإقبال على هذه الأماكن :

– سوف يتجه الإهتمام بالمشروعات الترفيهية العملاقة على نظام ديزنى لاند .

– وإقامة استديوهات كبرى للتصوير السينمائى .

– من المهم دعم وتنشيط سياحة التسويق ومن المعروف أن الإسكندرية تتميز بتنوع البضائع والمنتجات الموجودة بأسواقها وكذلك رخص أسعارها وجودتها فى نفس الوقت وهذا الدعم يحدث من خلال دعم مهرجانات التسوق بالتعاون مع الغرفة التجارية بالإسكندرية

محافظ الإسكندرية

– وهناك أيضاً إهتمام بدعم وتطوير المهرجانات المحلية والدولية وإقامة مهرجانات عربية وسباقات للخيول ومهرجانات للفنون الشعبية والفلكلورية لدول العالم المختلفة وهناك أفكار كثيرة ومتنوعة بشأن هذا الموضوع وكذلك هناك أماكن للتنفيذ مختلفة ويمكن الإستفادة فى تنفيذ هذه المهرجانات من قناصل الدول المختلفة فى الإسكندرية .

– وذكر سيادته بأن سيتم تدعيم وتنشيط جمعية أصدقاء السائح بالإسكندرية والتى كانت تقدم خدمة للسائحين والوفود التى تأتى للإسكندرية .

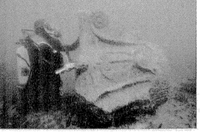
ومن أهم العوامل الجذابة بالإسكندرية ولا يمكن أن نغفل عنها هى شواطئها الجميلة حيث من الضرورى إعادة دراسة وتخطيط هذه الشواطئ بعمل خطة كبرى للنهوض بها بتهيئتها لتكون متميزه عن شواطئ العالم لتشجيع السياحة الداخلية والخارجية وكذلك الإهتمام بالإستفادة من الميناء الشرقى والميناء الغربى .

– ودعم سياحة الغوص والتصوير تحت الماء للأثار الغارقة التى تعبر عن تاريخ الإسكندرية العظيم تحت الماء .

– إنشاء بعض المطاعم العائمة والسفن والغواصات والجسم الزجاجى لرؤية المناظر المختلفة والبارعة تحت الماء .

– إنشاء فنار جديد بدلاً من فنار فاروس القديم الذى انهار عبر الزمن وقد كان رمز للإسكندرية .

واخيرا ندعو الله أن يتوج الجهود المخلصة للإسكندرية ورجالها المخلصين وعلى رأسهم السيد اللواء/ عبد السلام المحجوب محافظ الإسكندرية بأن تعود لمدينتنا الجميلة رونقها الحضارى ودورها الفعال والمؤثر لنسعد دائما بمدينتنا عروس البحر الابيض المتوسط .



يا هلا بكم فى

الحلم أصبح حقيقة

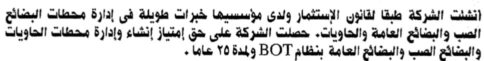
.. وتحقق الحلم .. ميلاد ميناء دولى عملاق جديد

ميلاد ميناء القرن

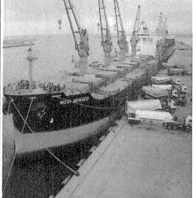
مكونات الحوض الأول

تطوير الخدمات

شركة تنمية ميناء السخنة



انشئت الشركة طبقا لقانون الإستثمار ولدى مؤسسيها خبرات طويلة فى إدارة محطات البضائع الصب والبضائع العامة والحاويات. حصلت الشركة على حق إمتياز إنشاء وإدارة محطات الحاويات والبضائع الصب والبضائع العامة بنظام BOT ولمدة ٢٥ عاما .



إن اول صورة تخطر على البال عند التفكير فى زيارة مصر هى صورة الفراعنة والاهرامات والصحراء ولكن مصر تعنى الكثير غير هذه الصور المعتادة منها ميناء شمال العين السخنة الذى يعتبر إنشاؤه من الاحداث القومية الهامة فى مصر فى القرن الحادى والعشرين و يتكون الميناء من أربع أحواض، تقوم الشركة بإنشاء وإدارة محطات الحوض الأول بطول أرصفة ١٨٠٠ متر(منها عدد ٢ رصيف رورو) وبعمق ١٧ متر



يتكون الحوض الأول من ثلاث محطات رئيسية هى :

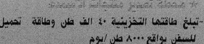
★ محطة حاويات:
- رصيف بطول ٤٠٠ متر يمكن زيادته الى ٧٥٠ متر
- ساحات تخزين بطول الرصيف وبعمق ٥٠٠ متر
- عدد ٣ اوناش رصيف عملاقةبوست بانامكس يزاد عددها فى حالة زيادة طول الرصيف المخصص
- طاقة المحطة ١٠٠ الف حاوية مكافئة تزاد الى ٤٠٠ الف حاوية مكافئة بزيادة معداتها

★ محطة بضائع صب:
- رصيف بطول ٤٠٠ متر
- نظام سيور ناقلة تبلغ طاقته ٢٤٠٠ طن/ساعة
- طاقة المحطة حوالى٣مليون طن/سنه يمكن زيادتها الى أكثر من ٦ مليون طن/سنة
- طاقة تفريغ اكثر من ٤٠ الف طن/يوم
- ساحات مزودة بنظم أوتوماتيكية حديثة لرص البضائع او تحميلها بسعة تخزين ١٠٠ الف طن
- عدد٢ ونش رصيف عملاق حمولة ٣٦ طن لكل، يمكن تداول خامات الحديد المختلفة وكذلك لفائف الحديد





★ محطة بضائع عامة:
- رصيف بطول ٣٥٠ متر
- عدد ٣ ونش موانى مفصليه الذراع قدرتها ٤٠ طن لكل
- ساحات ومخازن حديثة بطاقة مليون طن /سنة يمكن زيادتها الى ٣ مليون طن/ سنة
- مخازن تبريد للحفاظ على البضائع سليمة وفى حالة جيدة



★ محطة تصدير منتجات الأسمنت:
- تبلغ طاقتها التخزينية ٤٠ الف طن وطاقة تحميل للسفن بواقع ٨٠٠٠ طن /يوم

File Edit Special

http://www.elsokhna.com.eg

ميناء شمال السخنة

مولد ميناء القرن

★ الرئيس مبارك: ميناء القرن .. هدية للمصريين .. فى مطلع القرن الحادى والعشرين

★ د. عبيد: يعد الميناء .. أول المشروعات العملاقة التى خرجت للنور



- جاءت اللحظة الحاسمة وخرج المولود المرتقب إلى النور بعد ثلاثة وثلاثون شهراً من السباق مع الزمن ليكون أول إنجاز عملاق فى مطلع هذا القرن .. ويكون ثمرة كفاح وتخطيط منظم لمرحلة بالغة الاهمية فى وضع مصر على الخريطة العالمية.



.. حيث قام د. عاطف عبيد رئيس مجلس الوزراء المصرى يرافقه مجموعة من الوزراء المعنيين بتفقد ميناء شمال السخنة المحورى العملاق حيث تم الإنتهاء من جميع الأعمال الأساسية من بنية أساسية بتكلفة إجمالية ٧٩٦ مليون جنيه لإنشاء الحوض الأول والقناة الملاحية والمرافق .. لتحقيق طاقة تصديرية مع بداية التشغيل الفعلى للميناء تصل إلى ١٢ مليون طن سنوياً.

- اكد الدكتور عاطف عبيد رئيس مجلس الوزراء المصرى أن زيارته التفقدية للميناء التى تعد الثانية فى اقل من ثلاثة شهور هو تكليف من الرئيس / حسنى مبارك بهدف تحديد دور الحكومة فى خدمة الميناء الذى يدار عن طريق القطاع الخاص.

- وجه الربان / أسامة الشريف رئيس مجلس إدارة شركة تنمية ميناء السخنة صاحبة الإمتياز فى إدارة وتشغيل الميناء .. الشكر والتقدير لفخامة الرئيس / محمد حسنى مبارك والحكومة على تشجيع الإستثمارات الوطنية وخلق المناخ المناسب للدفع بالجزء الأعظم من هذه الإستثمارات فى إنشاء موانى محورية عملاقة تستوعب سفن الحاويات الضخمة مشيراً إلى قبول شركة تنمية ميناء السخنة التحدى لإنشاء وادارة ميناء القرن .

- وتطوير كافة الخدمات العاملة فى الميناء للوصول إلى العالمية ، وتحقيق القدرة التنافسية مع الموانى الأخرى المجاورة فى المنطقة ، وأضاف الشريف أن المشروع سوف يوفر ١٥٠٠ فرصة عمل، ومن المتوقع أن تخلق أنشطة مركز الخدمات اللوجستية فرص عمل لأكثر من ٥ الآف شخص كما أكد أن الشركة ملتزمة بمراعاة المعايير الدولية المتبعة فى الموانى العالمية للحفاظ على البيئة من التلوث سواء البحرية أو البرية حفاظاً على سلامة الإنسان والمنطقة المحيطة وقد رصدت الشركة ثلاثة ملايين جنيه لهذا الغرض .



- وفى نهاية الجولة كانت الفرحة والسرور تعم وتظهر بوضوح على الوجوه بهذا الإنجاز العظيم والمبشر بالخير والرخاء فى مطلع هذا القرن.

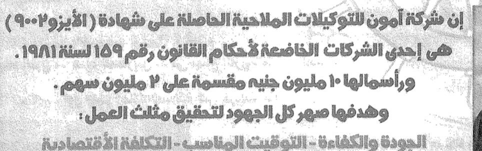
هنيئاً للشعب المصرى بخروج هذا المشروع إلى النور وفى إنتظار تشغيله الفعلى ليعم الخير والرفاهية على المصريين فى ظل القيادة الرشيدة والحكيمة للقائد والزعيم فخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك



شركة آمون للتوكيلات الملاحية

AMON COMPANY FOR SHIPPING AGENC





ربان/ عاطف مرونى
رئيس الشركة القابضة للنقل البرى والبحرى

الأستاذ/عبد الوهاب جلال
رئيس مجلس الإدارة
والعضو المنتدب

.وتقوم الشركة بخدمة الخطوط الملاحية الأجنبية
وملاكها سواء كانت بواخر منتظمة أو سياحية أو ناقلات بترول أو بضائع جافة أو سائلة
،علاوة على ناقلات (اللاش) العملاقة التى ترد إلى موانى جمهورية مصر العربية .
إن عطاء الشركة يتسم بالأستمرارية والتدفق ، إضافة إلى ماتحققه الشركة من أرباح وما
تقدمه للخزانة العامة من عائد سخى ، متمثلاً فى سلة من العملات الأجنبية المختلفة.

الأعمال التى تقوم بها الشركة

- أعمال الوكالة عن ملاك ومجهزى السفن .
- حجز الفراغات لشحن البضائع المصدرة للخارج والإشراف على عمليات الشحن.
- الإشراف على عمليات تخزين البضائع الأقطرمة والترانزيت بساحات الشركة داخل الدائرة الجمركية.
- القيام بعمليات التخليص الجمركى على الرسائل والحاويات ونقلها من الباب إلى الباب
- تستخدم الشركة الأساليب التكنولوجية الحديثة متمثلة فى الحاسبات الآلية.
- القيام بأعمال ربط البضائع على السفن بمشارطات إيجارات زمنية أو بالرحلة الواحدة.
- النقل الدولى متعدد الوسائط

الخطوط الملاحية الأجنبية والوطنية التى تقوم الشركة بخدمتها :

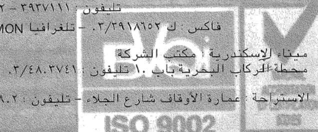
١- النجار للملاحة ، ويخدم خطوط : P&O NEDLLOYD - FARREL LINE - MISC LINE - WEC LINE
٢- الشركة السعودية الوطنية للملاحة
٣- كاندينا شيبنج
٤- دومنيون انترناشيونال
٥- مارينا وورلد جدة

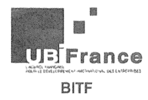
المركز الرئيسى : ٧١ طريق الحرية - الإسكندرية - ج.م.ع
تليفون : ٣٩٣٧١١١ - ٣٩٢١٤٧٢ - ٣/٣٩٣٧١١٥.
فاكس : ك ٣/٣٩١٨٦٥٢. - تلغرافيا MARAMON - صندوق بريد: ٢١ الإسكندرية

ميناء الإسكندرية : مكتب الشركة
محطة الركاب البحرية باب ١٠ تليفون : ٣/٤٨٠٣٧٤١.

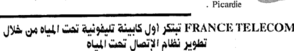
فرع الشركة بدمياط : مكتب الشركة دخل
ميناء دمياط تليفون : ٥٧/٣٤٤٢٠٣.

الاستراحة : عمارة الأوقاف شارع الجلاء - تليفون : ٥٧/٣٤٣٨٠٢. -فاكس : ٥٧/٣٢٥٢٤٤. - تلكس ٦٣٤٣٩ DTAGUN









الخبرة الفرنسية فى مجال البلاستيك تتصدر المركز الثانى على المستوى الاوروبى

أثبتت فرنسا بجدارة عام ٢٠٠٠ خبرتها فى مجال البلاستيك وذلك من خلال حصولها على المركز الثانى على المستوى الأوروبى والمركز الرابع على المستوى العالمى

فقد شهد عام ٢٠٠٠ نشاطاً كبيراً لصناعة البلاستيك الفرنسية . إذ حققت حجم أعمال بلغ ٢٤,٣٩ مليون يورو بزيادة ١٢,٦٪ عن العام السابق . كذلك زاد نشاط هذه الصناعة فى السوق المحلى بنسبة ١٢,٤٪ مقابل ١٢,٨٪ فى مجال التصدير ، أما بالنسبة لحجم الإستثمارات فيمثل ٥,٤٪ من حجم الأعمال وهو معدل يفوق استثمارات إجمالى الصناعة الفرنسية، ومن هنا تعد صناعة البلاستيك من أكبر القطاعات المعنية بالمنتجات الوسيطة . وتجدر الإشارة إلى أن أعلى معدلات التصدير والإستثمار تمثلت فى قطاعات التعبئة والمنتجات غير كاملة التصنيع . هذا ويضم قطاع صناعة البلاستيك ما يقرب من ٣٩٩٠ شركة حيث يصل عدد العاملين بها إلى ١٦٠,٠٠٠ شخص ، وقد استطاعت الشركات الصغيرة والمتوسطة تحقيق جزء هام من حجم أعمال هذا القطاع ، وقد شهدت منطقة Rhône-Alpes تجمع لأغلبية العاملين فى هذا القطاع وكذا مناطق Loire Centre و Picardie .

FRANCE TELECOM تبتكر اول كابينة تليفونية تحت المياه من خلال تطوير نظام الإتصال تحت المياه



قامت إدارة الأبحاث والتطوير بمجموعة FRANCE TELECOM بابتكار جهاز جديد من شأنه السماح لأول مرة بإجراء إتصال تليفونى مع الغواصين تحت المياه وذلك بالشراكة مع شركة AMPHICOM والجهاز الجديد سهل الإستخدام إذ يضمن فى أى وقت إجراء اتصال واضح مع الشخص المتواجد تحت المياه وأيا كان العمق المتواجد فيه ذلك عن طريق تليفون عادى أو محمول . ويشمل هذا الجهاز وحدة طافية (عوامة) مزودة بتليفون GSM مما يضمن إجراء اتصال ثنائى الإتجاه مع محطة موجودة أسفل المياه والتى تعد نظيراً لكبائن التليفون المتعارف عليها . وإلى جانب توصيلها بالوحدة الطافية عن طريق سلك فإنها مزودة بكل من وحدة للأرقام (من نوع لوحة الأرقام فى التليفونات المتعارف عليها) ، وحدة طرفية خاصة بالتحدث ، لمبة ، ومفتاح رنين ، فنجد أن مفتاح الرنين وفلاش الإضاءة ينبهان الغواص لوجود إتصال تليفونى ، أما بالنسبة للربط بين المتحدثين فيتم بفضل نظام استماع أسفل المياه عن طريق قدرة العظام على توصيل الصوت أسفل المياه ، فموجة الصوت التى يتم بثها على السطح تمر بالجهاز للوصول إلى الوحدة الطرفية الخاصة بالتحدث ، وبالتالى يكفى للغواص الضغط بأسنانه على الوحدة الطرفية الخاصة بالتحدث مع توجيه مفتاح تشغيل السماعة ، إذ تنتقل ذبذبات الصوت إلى أذنه عن طريق عظام الجمجمة التى تعمل كغرفة فعلية للرنين ، ومن هنا يمكنه الإستماع بوضوح إلى الأصوات التى تصل بالسطح عن طريق نظام الـ duplex mode . ومن خلال إدراج وحدة للأرقام فى هذا الجهاز ، يستطيع الغواص - وهو تحت المياه - الاتصال بحرية بأى شخص وذلك من خلال طلب الرقم الخاص بالتليفون العادى أو المحمول . وجدير بالذكر أن هذا الإبتكار الجديد يقوم بخدمة المتخصصين فى الأعمال المنفذة تحت المياة نظراً لأنه يعمل على تحسين النواحى الأمنية بشكل كبير ، هذا وقد تم اختياره فى نهاية عام ٢٠٠٠ من قبل علماء الآثار فى مركز دراسات الإسكندريات المسئولون عن البحث تحت المياه عن المكان المفترض لفنار الإسكندرية فى مصر .

مجموعتى THOMSON و ALCATEL تقدمان تكنولوجيا DSL واسعة النطاق وإمكانيات بث خدمات ترفيهية شديدة الثراء

باريس فى ١٨ ديسمبر ٢٠٠١ - قامت مجموعتى ALCATEL و THOMSON (وهما من الرواد العالميين فى تقديم خدمات الـ broadband والحلول الترفيهية) بتقديم تكنولوجيات DSL واسعة النطاق مما يسمح ببث خدمات ترفيهية عالية الجودة فى شاشات التليفزيون فقد قامت مجموعتى ALCATEL و THOMSON بإجراء بث متزامن لأفلام وبرامج تليفزيونية متفاعلة مخصوصة عن طريق خط تليفونى عادى ، ويأتى هذا الإنجاز لإثبات إمكانيات تكنولوجيا الـ DSL مما يفتح المجال أمام عصر جديد للنظم الترفيهية على شبكات واسعة النطاق . ومن ثم تثبت هذه المبادرة التطورات الملحوظة التى تم تنفيذها من قبل هذان الشريكان فى مجال النظم الترفيهية على شبكات واسعة النطاق ، فنظم التشفير الفائقة التى تم تطويرها من قبل شركة NEX-TREAM التابعة لكل من ALCATEL و THOMSON تسمح بنقل مختلف محتويات الوسائط المتعددة الثرية مثل متتاليات الفيديو الرقمية المضغوطة MPEG-2 بحيز أقل من واحد ميجا بت ، كذلك فإن معدات شبكات ALCATEL تضمن إدارة ونقل تدفق البيانات ، الصوت و الفيديو على شبكة التليفون مع توصيلها إلى نظام فك التشفير الرقمى المتطور xDSL الخاص بشركة THOM-SON . وخلال العامين الماضيين شهدت شبكة الـ DSL تطوراً كبيراً نتيجة حجم حيز التردد المتاح للمنازل إلى جانب حدوث إنخفاض فى تكلفة تركيب البنية التحتية لها ، ومن ثم استطاع المستهلكون الإستمتاع بخدمات الإنترنت عالية التردد ، وقد أصبح متاح لهم حالياً إستخدام شاشات التليفزيون للتمتع وفقاً للطلب بخدمات متزامنة للفيديو فضلاً عن برامج تليفزيونية خاصة وألعاب على شبكة الإنترنت .

اول صورة يتم نقلها عن طريق الربط الضوئى باشعة الليزر بين الاقمار الصناعية ARTEMIS و SPOT4



أمكن فى الثلاثين من نوفمبر ٢٠٠١ الحصول على أول صورة يتم نقلها عن طريق الربط الضوئى بأشعة الليزر بين الأقمار الصناعية ، وقد تم إرسالها إلى محطة أستقبال Spot Im-age فى مدينة Toulouse من خلال موجة ترددية عادية تصل إلى ٢٠ جيجا هيرتز ، ونظام الربط الجديد SILEX هو ثمرة تعاون وثيق بين وكالة الفضاء الفرنسية الـ CNES والأوروبية الـ ESA حيث تم تنفيذه من قبل ASTRIUM فى إطار دعم أكثر مقدم من أكثر من عشرين شركة مقاولات أوروبية وسيطة ، ومن ثم يضمن نظام SILEX الجديد نقل صور الفيديو عالية النقاء بسرعة ٥٠ ميجا بت/ثانية وذلك من النهاية الطرفية Pastel بالقمر الصناعى SPOT4 إلى Opale بالقمر الصناعى Artemis . فخلال الأسابيع القليلة الماضية قامت وكالتى الـ CNES والـ ESA والمتخصصين فى ASTRIUM بالتأكد من كفاءات إستخدام أشعة الليزر للربط ما بين المركبة الفضائية ARTEMIS التابعة لوكالة الـ ESA والموجودة فى مدار على أرتفاع ٣١,٠٠٠ كم والقمر الصناعى SPOT4 التابع لوكالة الـ CNES والموجود على أرتفاع ٨٣٢ كم . وتتمثل الميزة الرئيسية لإستخدام أشعة الليزر فى إجراء عملية الربط تلك فى الإمكانيات . ففى حالة القمر الصناعى SPOT4 فإنه بالإمكان إجراء أتصال لأكثر من ٥٠٪ من المدار ، الأمر الذى يضمن زيادة كفاءات البث المباشر مع خفض الزمن الفاصل بين استقبال الصور وإتاحتها للمستخدمين .

JASON-1: قمر صناعى لرصد حالة المحيطات
إطلاق القمر الصناعى الفرنسى الامريكى لرصد حالة المحيطات فى السابع من ديسمبر ٢٠٠١

يعد برنامج JASON مرحلة هامة فى مجال تطوير الأنظمة التشغيلية والخاصة برصد المحيطات والتنبؤ بأحوالها . فالقمر الصناعى JASON-1 الذى تم تطويره بشكل مشترك بين كا من الـ CNES والـ NASA سيقوم بمواصلة مهمة نظيره السابق TOPEX/POSEIDON والتى بدأت منذ أكثر من تسع سنوات ، فمن خلال الارتكاز على هذه الخبرة الهامة المكتسبة ، سيقوم JASON-1 بخدمة مجموعة كبيرة من المستخدمين الدوليين وذلك من خلال توفير قياسات عالية المستوى للبحار وحالتها فى إطار الإحتياج فقط إلى فترات زمنية ضئيلة تتراوح بين عدة ساعات وأيام . لقد تم إعداد المهمة الفضائية الأمريكية الفرنسية JASON على أساس سلسلة من الأقمار التى ستتولى بشكل متواصل خلال عدة عقود إجراء قياسات بالسنتيمترات لمستوى البحار على الكوكب بأكمله وذلك بفضل تكنولوچيا رادار دقيقة لقياس الإرتفاعات ، فبإستخدام قاعدة PROTEUS الصغيرة ومتعددة المهام والتى تم تطويرها فى إطار شراكة بين الـCNES والـ Al-catel Space Industries فضلا عن تصغير وحدات قياس الإرتفاعات POSEIDON ، الأنظمة الدقيقة لتحديد المدار DORIS & GPS وجهاز تسجيل الموجات قد سمحا بخفض ملحوظ لحجم وحيز القمر (٥٠٠ كجرام) كذلك أمكن خفض تكاليف تطوير المهمة مع ضمان توفير نفس مستوى الكفاءات الموجودة بالقمر TOPEX/POSEIDON . ومن هنا يعد JA-SON-1 أول نظام للمراقبة المستمرة للمحيطات والتى يتم الإستفادة من قياساته فى العديد من مجالات علوم الأرض مثل : فيزياء المحيطات ، التوقعات المناخية وحالة المحيطات ، الأحوال الجوية الخاصة بالبحرية والفيزياء الجغرافية ، وغداً وبفضل قياسات JASON-1 وعملية إدراجها المنتظم فى الأنظمة المتطورة للمحيطات ، فإن تطور دراسة المحيطات على المدى القصير والطويل والتبادلات التى تتم مع المناخ والنتائج المؤثرة عليه سيتم معرفتها وتوقعها بشكل أفضل .





معــارك X الجمــارك

ميناء السخنة .. نقلة نوعية للجمارك المصرية على المستوى العالمى

من المنتظر وطبقاً للدراسات والخطط الموضوعة لتسيير العمل الجمركى بميناء السخنة الجديد أن يتم تطبيق أحدث النظم الجمركية العالمية بما سيحدث نقلة هائلة فى الإجراءات الجمركية حيث سيتم الإعتماد (كليا) وليس (جزئيا) على النظم المميكنة فى كافة خطوات العملية الجمركية حيث سيتم بدء الإجراءات الجمركية قبل وصول البضاعة من الخارج وبمجرد تأكيد الشحن من بلد التصدير . ويتم إدراج البيانات الخاصة بالشحنة بمعرفة (شركة متخصصة فى الخدمات الجمركية)

ومن خلال المكاتب التابعة لهذه الشركة فى الموانى المصرية عموماً وميناء السخنة على وجه الخصوص وبعد إتمام عملية الإدراج يتم عملية تسليم المستندات للإدارة الجمركية المختصة للمراجعة المستندية والمطابقة على ما تم إدراجة بمعرفة الشركة المتخصصة فى الخطوة السابقة ويتم اخطار الجهات الرقابية بمضمون الشحنة الواردة إذا كانت من الأصناف التى يجب عرضها على الجهات الرقابية المختلفة ولحظة وصول البضاعة يتم اخطار الجمارك والجهات الرقابية المختلفة لإجراء عملية المعاينة والفحص وسحب العينات لحظة التفريغ من على ظهر الباخرة وتم أجراء تلك الخطوات مرة واحدة وفى وقت واحد لجميع الجهات وفى حالة المطابقة تسدد الرسوم إذا لم تكن قد سددت من قبل ويتم سحب البضاعة خارج الميناء تحت إشراف إدارة شركة تنمية الميناء وبالشروط الموضوعة هذا يعنى أن الإجراءات الجمركية لن تستغرق أكثر من يوم واحد على الأكثر بمعنى أكثر تحديداً فإن الميناء سيصبح بوابة عبور وليس ساحة تخزين مثل بقية الموانى المتقدمة والمحترمة .. أننا ندعو مصلحة الجمارك إلى بذل كل جهد وتقديم كل مساعدة من أجل سرعة وضع النظام السابق محل تنفيذ ونطالب الجهات الرقابية المختلفة بأن تسارع فى توفيق أوضاعها المختلفة بما يتلاءم مع طموحاتنا فى ميناء السخنة بأن يصبح من الموانى التى يشار إليها على المستوى العالمى وهذا لن يتأتى إلا ببذل المزيد من الجهد على جميع المستويات سواء من الدولة أو من الشركة صاحبة الأمتياز حتى يكون المشروع نقطة مضيئة فى سماء الجمارك المصرية والموانئ المصرية .

* فى واحدة من أهم إنجازاتها أحبطت إدارة الكشف بالأشعة محاولة لتهريب أكبر كمية (فياجرا) إلى مصر عبر المنافذ الجمركية الشرقية التى تربط بين مصر والأردن ، حيث تم إحباط محاولة التهريب داخل إحدى السيارات المبردة فى أحد التجاويف الموجودة بالسيارة، وتعتبر هذه العملية من العمليات الهامة على المستوى العام حيث أثبتت أجهزة الكشف بالأشعة قدرتها على اكتشاف مثل هذه النوعيات الدقيقة والتى تم إعدادها بطريقة محكمة وهذا يقودنا إلى الدعوة إلى تعميم أجهزة الكشف بالأشعة فى جميع الموانى المصرية عموماً .

* النظام الجديد الذى تم تطبيقة بجمارك السويس والأديبة وبعض المجمعات المتخصصة فى الإسكندرية والذى تم بمقتضاه تطوير نظام العمل المميكن بالحاسب الآلى حيث تم إزالة بعض الثغرات فى النظام القديم وتم إضافة العديد من الأضافات التى تساعد سرعة سير العمل .

ولكن للأسف الشديد فإن ذلك التطوير وتلك البرامج الراقية تظل تعمل وحدها دون تفاعل مع صلب العمل الجمركى وهو التثمين حيث أن إدارة الحاسب الآلى تطور وتطور وتطور وبقية الإدارات تعرقل وتعرقل وتعرقل والسؤال الآن .

ما هى الإجراءات التى تم اختصارها بعد تطبيق هذه النظم ؟

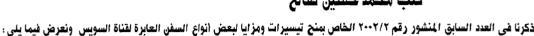
ماهى كمية الوقت الذى تم توفيره بعد تطبيق النظام ؟

الإجابة بكل بساطة هى صفر فى كلاً السؤالين والتعليق هو ضرورة احداث تطوير شامل وتنسيق دائم بين جميع القطاعات والإدارات النوعية المختلفة فلا معنى لتطوير إدارة دون بقية الإدارات المختلفة

* بعض مندوبو التوصيل من جمرك إلى جمرك أو من جمرك إلى منطقة حرة والذين يصاحبون البضائع الترانزيت يرفضون السفر مع البضائع إلا بعد الحصول على التعريفة الخاصة بهم والتى يحددها كل منهم حسب هواه فمنهم من يطلب ٥٠ جنيه ومنهم من يطلب ١٥٠ جنيه حسب المسافة وعدد الحاويات وعدد طلبات الإرسال وهكذا السؤال من يحمى صناعة الترانزيت المصرية من مثل هؤلاء .



آخر أخبار هيئة قناة السويس



الفريق أحمد على فاضل

ذكرنا فى العدد السابق المنشور رقم ٢٠٠٢/٢ الخاص بمنح تيسيرات ومزايا لبعض أنواع السفن العابرة لقناة السويس ونعرض فيما يلى :

منشور رقم ٢٠٠١/٤ منح تيسيرات ومزايا لبعض أنواع من السفن العابرة لقناة السويس

تقرر أن تمنح هيئة قناة السويس تيسيرات وإمتيازات معينة لبعض أنواع من السفن التى تعبر قناة السويس وذلك على النحو التالى :

اولا:

تمنح سفن الركاب والسفن السياحية واليخوت التى يبلغ حمولتهاالكلية لقناة السويس ٣٠٠ طن فأكثر التخفيضات الآتية:

- تخفيضاً قدرة ٥٠٪ من رسوم العبور في كل من رحلتى الذهاب والعودة في حالة زيارة هذه السفن للموانى المصرية والأجنبية على البحرين الأبيض المتوسط والأحمر شريطة ألا تقل مدة توقفها فى الموانى المصرية عن ٧٢ ساعة أما إذا قلت مدة التوقف فى الموانى المصرية عن ٧٢ ساعة وبحد أدنى ٣٦ ساعة، فتحسب نسبة التخفيض بالطريقة الآتية :

٥٠٪ X عدد الساعات في الموانى المصرية
٧٢

ويجب ألا يقل مدة التوقف فى موانى البحر الأحمر عن نصف مدة التوقف فى الموانى المصرية .

- كذلك يشترط لمنح التخفيض على رحلة العودة أن يتم عبور السفينة فى رحلة العودة خلال مدة لا تزيد عن شهر من تاريخ عبورها القناة فى رحلة الذهاب وفى كل الحالات، تحصل رسوم العبور كاملة عند عبور السفينة القناة من أى من مدخليها الشمالى أو الجنوبى على أن يتم رد مبالغ التخفيض عند أكتمال تقديم المستندات الآتية :-

أ- برنامج مفصل لرحلة السفينة معتمداً من وزارة السياحة .

ب- شهادة معتمدة من كل ميناء مصرى زارته السفينة مبين فيها تاريخ وساعة الوصول للميناء وتاريخ وساعة المغادرة وأن السفينة قد أقتصر نشاطها على السياحة فقط دون القيام بأية عمليات شحن أو تفريغ أية بضائع فى ذلك الميناء .

ولهذا تعتبر المنشورات المبينة أدناه لاغية:.

المنشور رقم ٩٣/٢ بتاريخ ١٩٩٣/٤/١٤
المنشور رقم ٩٤/٥ بتاريخ ١٩٩٤/٥/١٣
المنشور رقم ٩٤/٧ بتاريخ ١٩٩٤/٩/٨

ثانيا:

السفن التي تحمل وحدات عائمة فوق السطح فيما عدا (Semi submersible or heavy lift) تلتزم بدفع رسوماً إضافية قدرها ١٠٠٪ من رسوم عبور الوحدات العائمة محتسبة على أساس حمولة قناة السويس الكلية لهذه الوحدات ، وتعفى السفن التى تطبق عليها فئة رسوم سفن البضائع العامة من هذه الرسوم الإضافية .

ثالثا:

يتم إلغاء المنشورات المبينه أدناه:-

المنشور رقم ٩٥/١٠ بتاريخ ١٩٩٦/١/١
المنشور رقم ٩٥/١١ بتاريخ ١٩٩٦/١/١
والمنشور رقم ٩٥/١٢ بتاريخ ١٩٩٦/١/١

يطبق ما جاء بالبند (ثانياً) من هذا المنشور على السفن الوارد ذكرها فى المنشورات عاليه عند حملها وحدات عائمة .

رابعاً:

تعفى سفن الحاويات من القاطرات المصاحبة المنصوص عليها فى المنشور ٩٦/٨ .

يبدأ العمل بهذا المنشور أعتباراً من أول يناير ٢٠٠٢ .

إنجازات إدارة الكراكات :

تطهير بحيرة التمساح

قامت إدارة الكراكات بتطهير ١.٣ مليون متراً مكعباً من بحيرة التمساح بالإسماعيلية بواسطة كراكات الهيئة ، وذلك من حجم العمل الإجمالى لتنظيف البحيرة والبالغ مقداره ١.٨ مليون متراً مكعباً .

كما أنجزت الهيئة تطهير المساحة المواجهه لأندية الشبان المسلمين، والأسرة، والتجديف، والشاطئ، والشراع، والشاطئ الشعبى، والقرى السياحية وهى : قرية الشرق الأوسط، والجندول، وكامب البمب، ونزل الشباب، والكشافة البحرية .. وقد تمكن شعب الإسماعيلية من إستخدامها خلال الصيف الماضى ٢٠٠١ .

وتسبق معدلات إنجاز تطهير بحيرة التمساح التخطيط الزمنى ، وذلك نتيجة لإشتراك ٧ كراكات تابعة للهيئة وشركاتها وشفاط وحاملات أتربة وقاطرات ولنشات وأوناش .. بالإضافة إلى الفكر المتطور الذى يزاوله فريق العمل المكلف من الهيئة لإنجاز هذه الأعمال .

وسوف تنتهى إدارة الكراكات بالهيئة من باقى أعمال التطهير بالبحيرة فى إحتفالات يونيو القادم بإذن الله، وتبلغ تكاليف أعمال التطهير حوالى ٥٠ مليون جنيه ، وذلك أدى إلى توفير مبالغ كبيرة بمقارنتها بالتكلفة التى أقترحتها الشركات الأجنبية

٢٠٨٣ سفينة عبرت القناة خلال شهرى يناير وفبراير

عبرت قناة السويس ٢٠٨٣ سفينة حمولاتها ٦٧.٥٥٥ مليون طن فى الفترة من يناير حتى شهر فبراير ٢٠٠٢ ومن بين السفن العابرة للقناة ٣٨٠ ناقلة بترول حمولاتها الصافية ١٤.٣٢٠ مليون طن و ٣٥٥ ناقلة بضائع صب حمولاتها الصافية ٩.٨٢٩ مليون طن بالإضافة إلى ١٢ ناقلة مشتركة حمولاتها الصافية ٥٢٥ الف طن ٢٨١ سفينة بضائع عامة حمولاتها الصافية ٢.٧٠٤ مليون طن ٧٥٠ سفينة حاويات حمولاتها الصافية ٣٢.٧٥٨ مليون طن وكذلك عبرت القناة ١٦٢ حاملة صنادل وجرارات وسيارات حمولاتها الصافية ٦.٧٤٢ مليون طن و ٦ سفن ركاب حمولاتها الصافية ١٦٩ الف طن و ١٣٧ سفينة أنواع مختلفة حمولاتها ٥٠٨ ألف طن وبمقارنة إحصائية الملاحة عن الفترة من شهر يناير حتى فبراير ٢٠٠٢ بمثيلتها عن نفس الفترة من العام الماضى ٢٠٠١ نجد أن القناة قد حققت زيادة فى حمولات سفن الحاويات بمقدار ٣.٠١٦ مليون طن وسفن الركاب ١٠٤ الف طن وفى حاملات الجرارات وصلت إلى ١٢٤ الف طن وحاملات السيارات بلغت ٣٩٨ ألف طن والحاملات المشتركة وصلت ٥٥ ألف طن .

●● مختارات إنترناشيونال

ترتيب المطارات العالمية

إحتل مطار أطلنطا بالولايات المتحدة الأمريكية المركز الأول فى حركة الركاب بعدما سجل مليون و ١٦٢ الف راكب تقريباً ، وجاء فى المركز الثانى مطار شيكاغو الذى سجل ٧٢ مليون و ١٤٤ الف راكب ، وإحتل مطار لوس انجلوس المركز الثالث بـ٦٦ مليون و ٤٢٤ الف راكب ، ومطار هيثرو المركز الرابع بـ٦٤ مليون و ٦٠٦ الاف راكب ، ومطار دالاس فى المركز الخامس بـ ٦٠ مليون و ٦٨٧ الف راكب .

تيسيرات جمركية جديدة فى مصر

شهد الدكتور مدحت حسانين وزير المالية المصرى إجتماعاً موسعاً بإتحاد الصناعات المصرية شارك فيه رؤساء منظمات الأعمال لمناقشة مشروع قانون تفسير بعض أحكام قانون ضريبة المبيعات فيما يتعلق بخدمات التشغيل للغير ، وقد صرح الوزير بأنه تم مؤخراً إصدار قرارات جديدة بهدف التيسير على قطاعات الإنتاج وتشمل التزام المنافذ الجمركية بالقيمة الواردة فى فواتير إستيراد السلع بدون نقاش ، وإتخاذ كافة الإجراءات الجمركية الأخرى كحساب نسبة الرسوم الجمركية على أساس هذه القيمة .

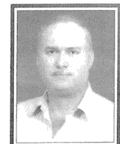

د. مدحت حسانين

وأشار الوزير إلى أن التيسيرات الجديدة التى صدرت مؤخراً تتضمن إنشاء لجنة فى شكل مجموعة عمل فى كل منفذ جمركى يتم تشكيلها من رئيس المنفذ ورئيس الإدارة المركزية المختصة وممثل لإتحاد الصناعات وممثل لإتحاد الغرف التجارية وذلك لحل أى خلاف ينشأ بين أحد المستوردين ومصلحة الجمارك ، كما تقرر أيضاً إعفاء جميع العينات اللازمة للمصانع من الرسوم الجمركية مع مراعاة التأكد من أنه لا يصبح استيراد العينات باباً خلفياً لتهريب بعض السلع وبالنسبة للدروباك فقد أوضح الوزير أنه من المفروض رد قيمة رسومها إلى المصدرين خلال فترة لاتتجاوز شهراً ، هذا ويتم حالياً الإعداد لصياغة قانون جديد للجمارك ، وطلب الوزير من المنتجين ورجال الأعمال عرض تصوراتهم للإطار العام لهذا القانون الجديد الذى سيراعى المرونة والشفافية ووجود نسبة مخاطرة تسمح لمنفذ القانون بقدرة أوسع للتحرك .

الأكتشاف البترولية والغازية فى مصر

أعلن المهندس سامح فهمى وزير البترول المصرى خلال لقائه بأعضاء نادى الليونز الدولى بالقاهرة أن الإكتشافات البترولية والغازية خلال العامين والنصف الماضيين بلغت ٣٠ كشف للغاز الطبيعى حجم احتياطيها المضاف ٢٠,٥ تريليون قدم مكعب و ٥٣ كشفاً للزيت الخام حجم الإحتياطى المضاف ٤٨٢ مليون برميل ، وتبلغ قيمة حصة الدولة من هذه الإكتشافات ٢٩ مليار دولار ، وأشار الوزير إلى أن إحتياطى مصر المؤكد من الزيت الخام والمكثفات إرتفع من ٩.٧ مليار برميل مكافئ إلى ١٣,٢ مليارر برميل عام ٢٠٠١ ، وقد نجح قطاع البترول فى جذب ٣,٥ مليار دولار إستثمارات خارجية لإقامة ٣ مجمعات لإسالة الغاز الطبيعى بطاقة ١٤ مليون طن سنوياً يبدأ تصدير الغاز منها فى عام ٢٠٠٤ و ٢٠٠٥ على التوالى من دمياط ورشيد إلى أسبانيا وفرنسا والدول الأوروبية .

م. سامح فهمى



LIGHTS LIGHTS LIGHTS

BY: CAPT./ MONTASSER EL-SOKKARY (N.A.M.S,.C.M.S)

5.INTERCLUB AGREEMENT-I C A TRANSPACIFIC DISCOVER SA-V-CARGILL INTERNATIONAL SA

CARGO DELIVERY INDEMNITY WARING

the risks involved with delivery of cargo to parties who do not hold a bill of lading, and the critical importance of any related indemnities that may be offered to owners.

Now, the need for careful evaluation of the quality of such idemnities has been further illustrated by the recently reported decision of the Commercial Court in London in the case of China Shipping Development Co Ltd v State Bank of Saurashtra.

In this case, in the absence of bills of lading, owners delivered the cargo against letters of indemnity which were also purportedly signedon behalf of the bank.

After delivery, the bill of lading holders made claims to the cargo. The bank, however, disputed that it was liable to the owners under the letters of indemnity, on the ground that the signatures were forgeries.

The Commercial Court subsequently held that the signatures on the indemnities purportedly binding the bank were indeed forgeries, and that the owner's case failed.

This decision emphasises once again the need for special vigilance when accepting indemnities of this nature.

VENTILATION CLOSILNOS

Ventilation closings can play a critical role in fire-fighting emergencies, and their good upkeep is therefore crucial. But often the mechanisms are left in "open" positions for long periods - and any lack of maintenance leading to seizure can have serious consequences in the event of a fire, or could give rise to difficulties during PSC or other inspections.

Regular upkeep of ventilation closings is therefore essential. Moving parts should be greased. Cowling and ducting should be painted to prevent corrosion, but over-painting of operating mechanisms, seals and locking devices should be avoided. "Open" and closed" positions need to be clearly marked and the space being served must be identified. Routines for such maintenance should be established - with particular emphasis on ensuring the free movement of all mechanical vents and the operation of their indicators - and all such work logged.

DRAFT CONFUSION CAN BE COSTLY

FROM time to time, the Club receives reports indicating that information provided to vessels or vessel owners by some ports, may be inaccurate -and can lead to expensive claims.

Recent examples include discrepancies between declared depths by the authorities and actual draft limitations at ports in South America and India.

These sorts of uncertainties may result from the use Of out-of-date information by port authorities or reflect commercial Pressures, expanding draft limits to allow deeper ships to use ports or terminals.,

In view of the potentially serious consequences of inaccurate depth or draft restrictions, masters are advised to double-check with the pilot or port authority where only a small clearance is expected in a channel, and, where appropriate, to carefully check depths alongside once at berth to help ensure that their vessel remains afloat, if required, at all stages of the tide.

RADIOACTIVE CARGO COVER

MEMBERS asked to carry radioactive cargoes should remember that P&I Is excluded in relation to certain nuclear risks.

For clarification, the standard IMO/UN dangerous goods declaration should be completed in full and forwarded to the Club, which will obtain confirmation from expert consultants as to whether the cargo is the excepted matter' for which P& I cover.

If it is not, and the member wishes to proceed with the shipment, then saticfactory confirmation will need to be obtained from the consignor evidencing separate nuclear liability insurance coverage for the consignment.

The insurance certificate must include full details of the specific cargo, the ship, voyage, times, dates, load and discharge ports.

Members should be provided with a proper certificate of financial security taken out in the consignor's country. But if the countries have a reciprocal agreement in place, this certificate can be taken out in the country of the consignee.

All queries related to the carriage of radioactive cargoes should be raised with the Club.

HOW TO HANDLE STOWAWAY PROBLEM

A NUMBER of reports have appeared in he maritime press recently concerning the discovery and treatment of stowaways on board merchant ships.

This can be a problematic area for owners. IMO has adopted standards and recommended practices for dealing with stowaways, and incorporated them as amendments to the convention on facilitation of international maritime

Traffic (the FAL convention) expected to enter into force on may 1,2003. The formalities for dealing with stowaways converd by the amendments to the FAL convention include a list of minimum security arrangements that should be put in place by ships when calling at ports where there is a risk of stowaway embarkation.

Furthermore, masters of ships are also required to take all measures deemed to be appropriate to ensure the securit, and general health, welfare and safety of any stowaway whilsh on Board.

The amendments also call for co-operation between owners and ports to remove stowaways from ships. Meanwhile, members are reminded that the Club has produced a video in association with Videotel entitled Coping With Stowaways, which may be ordered from Videotel, and that they can access further information on www.imo.org

FORUM SELECTION CLAUSES COME UNDER SCRUTINY IN THE US

THE enforcement of forum selection clauses in bills of lading is coming under increasing scrutiny in the United States. Recent court decisions have refused to uphold fully such clauses where the foreign forum does not recognise the concept of an in rem claim against a vessel, on the basis that such clauses violate COGSA.

This has resulted in the US court retaining the in rem claim against the vessel,: while dismissing the in personam claim against the carrier.

Although the only appeal court to consider the issue so far held that the forum selection clause did apply to the in rem claim

(Fireman's Fund Ins Co v DSR Atlantic), it remains to be seen how the issue will be determined by other courts of appeal

In the meantime, the law on these clauses appears to be in a state of flux.

(Lyons, Skoufalos, Proios &lood, New York)

DOUBLE-CHECK VALVES ON CARGO TANKS

THE value of paying close attention to detail can never be over-emphasised, as a recent claim involving a Club member loading liquid cargo in Thailand serves to illustrate.

The vessel was contracted to load cargoes of kerosene and mogas. Both cargoes were loaded at the same time into different tanks. After loading Of the first kerosene parcel, large discrepancies were discovered between shore-supplied and ship-tank quantities. These involved a large surplus of mogas and a significant shortfall of kerosene.

It subsequently transpired that, due to the negligence of the crew in inadvertently leaving open two cargo-line valves after line washing, kerosene had been pumped into the two tanks designated for mogas.

Attempts to persuade the terminal to discharge and reprocess the contaminated cargo were unsuccessful,- and the vessel proceeded- to South Korea to discharge its sound cargo before disposing of the contaminated cargo in, Singapore.

A substantial claim was submitted by the cargo interests, and settled after lengthy negotiations by the Club.

The lesson to be learned from this case is to double- check all onboard valve operations, whether manual or automatic, and to ensure before any cargo operations begin that the valves and indicators are operating properly.

Double-check your valves before starting any cargo operations

التعليم والتنمية الإقتصادية
"وكيفية الخروج من الأزمة"

تحقيق أيمن الجبالى

ليسانس آداب و دبلوم الدراسات العليا كلية التربية جامعة اسكندرية

عندما نتحدث عن التعليم وعلاقته بالتنمية الإقتصادية فإننا نطرق باباً يؤدى بنا إلى فتح آفاق جديدة . لأن التعليم ليس مجموعة أفكار أو قواعد منظومة فحسب بل هو فى حقيقته يرتبط إرتباطاً وثيق الصلة بحاجات المجتمع على تعددها من جانب ومشروعات التنمية التى تلبى تلك الحاجات من جانب آخر إن التعليم بمعناه الشامل لايمكن أن يكون إكساب الأفراد كم معرفى فحسب ولكن بجانب ذلك إكسابهم المهارات التى تؤهلهم إلى النهوض بالمجتمع واستحداث آليات جديدة تؤدى إلى رفع الكفاءة لإستيعاب التقدم التكنولوچى الهائل لمواكبة الدول المتقدمة لكى تنفض عنها رداء التخلف .

فالتجربة اليابانية اثبتت أن الإستثمار البشرى هو أهم أنواع الإستثمار بدليل أن التقدم الهائل الذى حظيت به اليابان وجعلها فى مصاف الدول المتقدمة خلال فترة زمنية قصيرة قام على أساس الإهتمام بتعليم الفرد وبنائه لمواجهة التحديات المستقبلية ، لذلك فإن المشكلة الأساسية التى تواجه الدول المتخلفة إقتصادياً لاتكمن فى صعوبة إنشاء ثروة جديدة ، وإنما فى صعوبة خلق القدرة على إنشاء هذه الثروة ، فالدول النامية لايكفيها الحصول على قروض وخبرات من الخارج للقيام بمشروعات بل تح.تاج إلى إجراء تغييرات شاملة فى هيكلها الإقتصادى والإجتماعى لتحقيق النمو وهذا لا يتأتى إلا بالإستثمار الجيد للعامل البشرى ، من خلال التعليم الشامل والمتكامل .

ويجب علينا أن نراعى أنه لكى تتحقق التنمية ، ولكى يقوم التعليم بدوره فلابد من توافر شرطان ، الأول أن يقوم التعليم بإعداد القوى البشرية اللازمة للمجتمع بالكم والكيف ، والثانى أن يحسن المجتمع إستخدام هذه القوى البشرية التى يخرجها التعليم .

وإنترناشيونال كما تعودت أن تقتحم كل ما هو صعب وتفتح كل ما هو جديد وهادف فإننا طرقنا أبواب كلية التربية بجامعة الاسكندرية والتقينا مع نخبه من الاساتذة والمتخصصين فى هذا المجال .

- وقد اجاب الاستاذ الدكتور " محمد يوسف" عميد كلية التربية عن سؤالنا حول " الدور الذى تؤديه التربية فى التنمية من خلال عملية التعليم فقال .

إن التعليم عنصر من عناصر التنمية الإقتصادية والتعليم ينصب على العنصر البشرى وهو أولاً يهدف إلى تنمية الإنسان تنمية شاملة متكاملة وإعداده للحياة فى المجتمع وإلى تدريب القوي البشرية العاملة فى الإنتاج والتعليم يسهم بشكل مباشر فى الإنتاج ويؤثر فى عناصر الإنتاج الأخرى ويؤثر التعليم على الإنسان من جوانب متعددة من حيث هو فرد ذو شخصية مميزة ومن حيث هو مواطن فى مجتمع معين ومن حيث هو عامل يشترك فى الإنتاج الإجتماعى ولا يقتصر دور التعليم كعنصر من عناصر التنمية الإقتصادية من ناحية الإعداد للعمل وحده ولكن له تأثير فى تكوين الشخصية والإعداد للمواطنة ، إن كل الوظائف التى يقوم بها التعليم تؤثر فى إنتاجية العمل وبالتالى تؤثر فى عملية التنمية حتى ما لايبدو منها ذا صلة مباشرة بالإنتاج الإقتصادى .

وقال إن التعليم يخدم غرضاً مزدوجاً فهو إستثمار مباشر من حيث قيامه باعداد القوى البشرية اللازمة لعمليات الإنتاج ، فدرجة التعليم العام تؤثر على إتقان وممارسة المهنة ، والمهن الحديثة تتطلب مستوى مرتفعاً من التعليم العام ، هذا المستوى يزداد نتيجة التطور العلمى والتكنولوچى وتزداد الصلة بين التعليم العام وعملية الإنتاج ، ومع زيادة الإنفاق على التعليم بزيادة كمية التعليم التى تتلقاها القوى العاملة يزيد دخل الأفراد ويزيد الدخل القومى ومن بعض الأدوار التى يقوم بها التعليم ، التخطيط للموارد البشرية ، وإعداد القوى العاملة ، والإدارة العملية الرشيدة ، ورفع مستوي الكفاءة الإنتاجية والتوجيه المهنى وتوفير المناخ العلمى للمجتمع وتنمية عادات إستهلاكية وإدخارية من نوع جديد

- ثم كان لنا سؤال مع الاستاذ الدكتور " فاروق البوهى استاذ أصول التربية " عن اهم الخصائص البارزة للتعليم فى دول العالم الثالث فاجاب سيادته

أولاً : هناك تباين ملموس بين إتجاهات النظام التعليمى ومطالب المجتمع وأهدافه فلعل أول ما يواجه به المتأمل لصورة النظم التعليمية فى البلدان النامية هو إفتقارها لفلسفة تربوية واضحة المعالم على أننا نبادر بالقول بأن غياب هذه الفلسفة يعنى عدم وضوح الرؤية ، وغياب الأهداف التربوية التى تعتبر موجهات لهذه النظم .

وثانياً: أن هناك فجوة بين الطلب الإجتماعى على التعليم وقدرة النظم التعليمية فمن المعروف أنه منذ نهاية الحرب العالمية الثانية ظهرت مجموعة من العوامل أدت إلى زيادة الطلب الإجتماعى على التعليم فى كل دول العالم سواء المتقدم منها أو النامى الأمر الذى أوقع نظم التعليم فى كثير من المشكلات منها بطبيعة الحال تلك الفجوة بين زيادة الطلب الإجتماعى على التعليم وقدرة النظم التعليمية على إستيعاب هذه الزيادة .

وثالثاً: قلة الموارد المالية وجمود النظم التعليمية.

رابعاً: المعدلات العالية من الإهدار وتخلف الإدارة التعليمية .

- ثم توجهنا بعد ذلك للدكتور " احمد كامل الحصرى "أستاذ التكنولوجيا المساعد بقسم المناهج وطرق التدريس وسألناه " هل نظام التعليم الحالى يلائم متطلبات عصر المعلومات فأجاب "

هناك مشكلة كبيرة وهى عدم إلمام العاملين وتصور قدراتهم نتيجة لعدم ملاءمة النظام التعليمى الحالى لمتطلبات عصر المعلومات ولقد قامت مجموعة من المؤسسات الكثيرة نتيجة لذلك بالإعتماد على أجهزة الحاسبات فى عملية التدريب أو ما يطلق عليه التدريب بإستخدام الحاسوب .

ولقد تطور هذا التدريب بحيث أصبح يعتمد على إستخدام مدخل الوسائط المتعددة التفاعلية ، حيث يوفر ذلك إمكانية التعامل مع متدرب على حدة والسماح له بمواصلة العملية التعليمية طبقاً لرغبته ، كما يؤدى هذا الأسلوب التفاعلى إلى إمكانية إستيعاب المتدرب للمعلومات بمعدل سريع وهو ما يحقق الهدف أصلاً من العملية التعليمية .

- وفى نهاية التحقيق توجهت مجلة إنترناشيونال بخالص الشكر للأساتذة والمتخصصين على آرائهم البناء وسعيهم الجاد للنهوض بالعملية التعليمية لما لها من أثر واضح كقوة دافعة ومحرك أساسى لعملية التنمية .

وأخيراً نقول كما أن الشمس ترسل أشعتها فى النهار لتضئ للناس حياتهم وكما أن القمر لايضئ إلا فى الليل وما بين الليل والنهار إلا خيط رفيع ذلك الخيط يسلخ النهار من الليل لتتجلى تلك الظلمات التى يتخبط فيها الأعمى والصحيح ومثل ذلك ما أردناه فى هذا التحقيق علنا نجلو به ظلمات التخلف لتبقى فراعين مصر بناة الحضارة نهراً متدفقاً للعطاء .

محطات وأخبار

تعاون إقتصادى مصرى أوربى

صرح "إيان بوج" سفير المفوضية الأوربية بالقاهرة بأنه تنفيذاً لبرنامج "ميدا ٢١" تحصل مصر على منحة قدرها ٣٥١مليون يورو (مليار و٣٨٠مليون جنيه) لتغطية الثلاث سنوات القادمة بهدف تنمية وإنعاش الإقتصاد المصرى فى كافة القطاعات بعدما تم الإتفاق على كافة التفاصيل بالنسبة لتنفيذ برنامجين جديدين الأول لإزالة المعوقات التجارية وتبسيط الإجراءات ولتسهيل حركة التجارة بين مصر والعالم الخارجى والثانى لتطوير قطاع التعليم المهنى . وقد أكد بوج على أن الفترة القادمة ستشهد مزيداً من التعاون الإقتصادى بين مصر ودول الإتحاد الأوروبى خاصة بعد التصديق على إتفاقية المشاركة التى وقعها الجانبين العام الماضى، وأشار إلى أن برنامج الإصلاح وإستراتيجيات التنمية التى إعتمدتها الحكومة المصرية تتفق مع ما دعت إليه إتفاقية المشاركة بين مصر والإتحاد الأوروبى . هذا وسيتم تنفيذ برنامجاً خاصاً بالتعاون بين الجامعات الأوروبية والمصرية فى مجال تبادل البعثات والمناهج الدراسية والخبرات .

إيان بوج

عقد المؤتمر الإقتصادى الاول بالقاهرة

أعلن السيد عمرو موسى الأمين العام لجامعة الدول العربية أن المؤتمر الإقتصادى الأول الذى دعت إليه قمة عمان بناء على إقتراح مصر - سيعقد بالقاهرة فى ١٦ يونيو القادم وسيضم المؤتمر رجال الأعمال ووزراء التجارة العرب وعدداً من المنظمات العربية بهدف الإسراع فى إقامة منظمة التجارة الحرة تمهيداً لإقامة السوق العربية المشتركة وتنشيط العمل الإقتصادى العربى المشترك .

عمرو موسى

جهاز الكترونى جديد

توصلت إحدى شركات الإلكترونيات الفنلندية إلى جهاز لمشاهدة برامج محطات التليفزيون الرقمية (الديچيتال) الفضائية مع إمكان تسجيل ٣٠ ساعة على القرص الصلب الذى تصل سعته إلى ٤٠ جيجابيت، كما يمكن عن طريق هذا الجهاز تصفح الإنترنت وإرسال البريد الالكترونى بجانب إستخدامه فى الألعاب الإلكترونية

لازلنا نطرق أبواب المستقبل بشده

السيد اللواء مهندس محمد يسرى عبد العال

فى حوار من الأعماق لـ إنترناشيونال

حاوره : جاد الله أنور - أيمن الجبالى

★ برج العرب الجديده مركز حضارى هام

★ برج العرب الجديدة ظهير عمرانى ترفيهى وتجارى للقرى السياحية

★ تشجيع الاستثمار فى برج العرب الجديدة انطلاقة نحو التنمية

★ استثمارات عربية ضخمة فى طريقها إلى مدينة برج العرب الجديدة

★ مشروع القطار السريع بمدينة البرج الجديدة أقترب من بدء التنفيذ

★ حجم الإستثمارات فى مدينة برج العرب الجديدة حوالى ٧٦٨ مليون جنيه

★ هيئة النقل العام سوف تدخل خطوطها داخل المدينة الصناعية والمجاورات السكنية اعتباراً من ٢٠٠٢/٤/٢٠

لاشك أن مدينة برج العرب الجديدة تعد بحق درة المدن العمرانية الجديدة فى مصر وكان للنجاح العظيم الذى حققه هذا المشروع العملاق فى دفع عجلة الإقتصاد المصرى للأمام أثره البالغ عالمياً وعربياً وداخلياً حتى أن مدينة برج العرب الجديدة تضارع أعتى المشاريع الجديدة فى العالم فى السنوات الأخيره وهذا ما أكدت عليه أكبر الإذاعات والصحف العالمية التى اعتبرت برج العرب الجديدة من أحسن عشر مدن جديدة على مستوى العالم لذلك كان لابد من لقاء المسئول الأول عن جهاز مدينة برج العرب الجديدة سيادة اللواء مهندس محمد يسرى عبد العال وكان هذا الحوار

★ فى البداية سألنا سيادته عن تعريف بفكرة نشأة هذا المشروع العملاق وبدايته وما وصل إليه حتى الآن .

** مدينة برج العرب الجديدة هى إحدى المدن الجديدة التى تقرر إنشاؤها فى الخطة القومية للدولة لإنشاء مجتمعات عمرانية جديدة بهدف إستيعاب الزيادة السكانية الحالية والتخفيف عن المدن الكبيرة مثل القاهرة والإسكندرية ، وتعتبر المدينة إحدى المراكز الحضارية حيث أنها مدينة صناعية سكنية متكاملة وقد قام السيد الرئيس محمد حسنى مبارك رئيس الجمهورية بإفتتاح المدينة يوم ٨ نوفمبر سنة ١٩٨٨ .

★ يعتقد البعض أن موقع المدينة يعطيها ميزات لاتتوافر فى باقى المدن الجديدة بنفس القدر .

.. مثال ذلك قرب المدينة من أكبر ميناء مصرى وهو ميناء الاسكندرية وكذا ميناء الدخيلة بالإضافة إلى قربها من مطارى برج العرب والنزهة الدوليين . وما رأى سيادتكم فى هذه الميزة بالذات وهل هناك ميزات أخرى تنفرد بها مدينة برج العرب الجديدة

** تقع مدينة برج العرب الجديدة علي بعد ٦٠ كم غرب مدينة الإسكندرية وتبعد ٧ كم عن الساحل الشمالى ، ويتميز موقع المدينة بأنه على أرض مرتفعة وتتمتع بجو صحى متميز طوال العام وتبلغ مساحتها الإجمالية حسب القرار الجمهورى ٢٢٥ كم مربع مقسمة إلى كتلة عمرانية مساحتها ١٠٨,٨ كم٢ وكتلة زراعية ١١٦,٢ كم٢ وتعتبر المدينة ظهير عمرانى ترفيهى وتجارى للقرى السياحية فى الساحل الشمالى وكمنطقة خدمة الطريق الدولى المار فى جنوبها .

★ طالما تحدثنا عما تنفرد به برج العرب الجديدة من ميزات فلابد من ذكر التيسيرات التى تقدمونها سيادتكم لخدمة الإستثمار والمستثمرين لتحقيق أهداف التنمية الإقتصادية .

** التيسيرات التى تقدم للسادة المستثمرين

١) يتم سداد ٢٥٪ من ثمن الأرض دفعة مقدمة ثم يتم إستكمال باقى ثمن الأرض كالتالى .

٢٥٪ الثانية بعد عام من الاستلام

٢٥٪ الثالثة بعد عامين من الاستلام

٢٥٪ الرابعة بعد ٣ أعوام من الاستلام

٢) فى حالة عدم تمكن المستثمر من سداد ثمن الأرض فى المواعيد يقوم الجهاز بالتنسيق مع هيئة المجتمعات بجدولة الدويون المستحقة طبقاً لظروف كل مستثمر على عده سنوات على أن يدفع قائدة التأخير للمبالغ .

٣) تقوم هيئة المجتمعات العمرانية بعمل تيسيرات للسادة المستثمرين وذلك بتخفيض معدل الفائدة من ١٣٪ إلى ٦,٥٪ للبمالغ المتأخرة تسهيلاً للمستثمرين .

٤) يقوم الجهاز ببيع وحدات مجمعات خالية صغيره كاملة المرافق بمساحات ٢٠ متر بسعر المتر ١٤٠٠ جنيه بسدد ٢٥٪ مقدماً والباقى على ستة أقساط سنوية متساوية ويقوم بنك التنمية الصناعية بإقراض المستثمرين قروض من ٥٠ - ٥٠٠ الف جنيه تسدد على ٤ سنوات بفائدة بسيطة .

★ نعلم أن الإسم كان العامرية الجديدة وأستمر الإسم لسنوات وبناءاً على توجيهات السيد الرئيس حدث التغيير لكى تكون مدينة برج العرب الجديدة مدينة كل العرب . زارها الكثير من الرؤساء والملوك والأمراء العرب والسؤال . هل هناك دور للإستثمار العربى فى مدينة برج العرب الجديدة ؟

** يوجد ١٠ مصانع بالمدينة استثمارات عربية بالمناطق الصناعية الأولى والثانية والرابعة وبمنطقة الورش والمخازن بجنوب المنطقة الثالثة وجارى إنشاء عدة مصانع أخرى بإستثمارات عربية خلال الفترة القادمة .

★ مما لاشك فيه أنه لا يمكن إنكار الدور الذى لعبته مدينة برج العرب الجديدة لخدمة المناطق المحيطة بها (برج العرب القديم - قرية بهيج النموذجية - الساحل الشمالى) فهل هناك بشرى تزفها إلى أهالى هذه المناطق ؟

** جارى إفتتاح القصر الثقافى بالمدينة وتوجد به أنشطة عديدة لخدمة القرى المحيطة بمدينة برج العرب وجارى توسعة مركز الشباب ليلبى إحتياجات المدينة والقرى المحيطة بها ويوجد سنترال لخدمة المنطقة المحيطة وكذا مستشفى برج العرب المركزى لخدمة أهالى المنطقة وجارى إفتتاح مكتب مرور بالمدينة لخدمة المدينة والقرى المحيطة بها .

★ جمعية مستثمرى برج العرب الجديدة تقوم بدور نشط وفعال وعظيم فى خدمة مصرنا الغالية نرجو من سيادتكم القاء الضوء على هذا الدور ومدى مساهمة وتعاون سيادتكم لإنجاح هذا الدور البناء ؟

** تقوم جمعية مستثمري برج العرب بدور فعال فتقوم بحل مشاكل المستثمرين بالتعاون مع جهاز مدينة برج العرب والجهات الأخرى مثل هيئة الإستثمار والصندوق الإجتماعى والضرائب والجمارك والشهر العقارى وجميع الأجهزة الحكومية الأخرى كما تقوم الجمعية ببناء ورش صغيرة ومتوسطة وتقوم ببيعها للمستثمرين الصغار قروضاً بفائدة ميسرة ٦٪ مع فترة سماح حتى ٣ سنوات .

★ الإسكان ومشكلة الإسكان .. القضية التى تشغل فكر وبال السيد الرئيس وكذا سيادة الوزير محمد ابراهيم الرجل يعمل فى صمت دون

لواء مهندس /محمد يسرى عبد العال
رئيس جهاز مدينة
برج العرب الجديدة

ضجيج .. لقد سمعنا وقرانا عن إنشاء وحدات سكنية لمحدودى الدخل وخاصة من الشباب فى المدن الجديدة .. ونرغب من سيادتكم إبراز مساهمة برج العرب الجديدة فى حل هذه المشكلة القومية .

** تم الإنتهاء من إنشاء ٨٢٤١ وحدة سكنية نماذج فوق متوسط وإقتصادى ومنخفضة التكاليف وتم بيع عدد ٧٩١٤ وحده سكنية وجارى تخصيص باقى الوحدات .

- تم طرح اسكان (نموذج اسكان الشباب) لبيعه للجمهور بإجمالى عدد ٥٦٠ وحدة سكنية تم تسليم الموقع للشركات المنفذة وينتظر الإنتهاء منها خلال سنتين .

- تم بيع مساحة ١١٧٧٠٠٠ م٢ لإقامة إسكان خاص عليها بمختلف المستويات .

- جارى تجهيز ٢ مليون م٢ بالحى الثانى والثالث والسابع لإقامة اسكان خاص وإقتصادى .

★ مترو الأنفاق . قطار برج العرب الجديدة .. الإسكندرية والعكس الحلم الذى طال إنتظاره إلى أين وصلت الأمور فى هذا المشروع الحيوى الذى ينتظره الجميع بشوق ولهفة لرؤية الحلم يتحقق على أرض الواقع .

** وافق أ.د محمد إبراهيم سليمان على البدء فى الإعداد لتنفيذ مشروع القطار السريع بمدينة برج العرب الجديدة ويتم تنفيذ المشروع بالتعاون مع وزارة النقل ومحافظة الإسكندرية ومجموعة من البنوك الإستثمارية فى كندا والتى وافقت على تمويله بتكلفة ١٥٠ مليون دولار ويبدأ تنفيذه خلال العام ويبدأ من محطة سيدى جابر وينتهى فى مدينة برج العرب الجديدة بطول ٦٠ كم كمرحلة أولى وبطاقة إستيعاب ١٠٠ الف راكب وذلك لخدمة المناطق الصناعية بالمدينة وغرب الإسكندرية وتقرر ربط قطار الخط

السريع بمطار برج العرب الدولى عن طريق إستغلال خط السكة الحديد الحالى الذي يربط مرسى مطروح بالإسكندرية وذلك يعد تطويره وعمل إزدواج للخط بالأماكن التى بها خط مفرد وكهربته ، كما أنه تقرر إنشاء ١٨ مزلقانا بمختلف المناطق لإستيعاب قطار كل ١٠ دقائق بعدد ١٢ محطة وقوف يقطع القطار السريع المسافة بين المدينة ومحطة سيدي جابر خلال ٦٠ دقيقة لنقل عمال المصانع وفور الإنتهاء من المرحلة الأولى بعد ٣ سنوات تبدأ المرحلة الثانية لمد القطار السريع إلى العلمين بطول ٦٥كم لربطه بالساحل الشمالى والقرى السياحية والمجتمعات العمرانية الجديدة .

*** ماذا عن دور باقى الأجهزة الأمنية والخدمية فى المساهمة فى خدمة الغرض الذى أنشئت من أجله مدينة برج العرب الجديدة .**

** تقوم الأجهزة الأمنية والخدمية بدور فعال ومؤثر بالمدينة كما أن مجلس المدينة والذى ينعقد شهرياً بحضور السادة الوكلاء بوزارات الصحة والشئون والتعليم والأوقاف والأزهر والكهرباء والإتصالات وتعرض بالمجلس جميع المشاكل التى تصادف المدينة وتقوم الأجهزة المختصة بحل جميع المشاكل كل فى إختصاصه

*** ما هو السؤال الذى كنت تتمنى أن أسأله لسيادتكم ولم أسأله**

** ما هو حجم الإستثمارات الذى تم انفاقها على المدينة وما هو حجم استثمارات الخطة الخمسية ٢٠٠٢-٢٠٠٧ والإجابة أن حجم الإستثمارات ٧٦٨ مليون جنيه ، أما حجم الإستثمارات للخطة الخمسية ٢٠٠٢-٢٠٠٧ هو ٤٨٣ مليون جنيه .

*** هل نطمع فى الحصول على سبق صحفى من سيادتكم ؟**

** تم الإنفاق مع هيئة النقل العام بمدينة الإسكندرية على إدخال خطوطها داخل المدينة "بين المناطق الصناعية والمجاورات السكنية " اعتباراً من ٢٠/٤/٢٠٠٢ بصفة منتظمة بالإضافة إلى الخطوط التى تربط بين الإسكندرية والمدينة وسيتم إدخال الغاز الطبيعي إلى مصانع المدينة والمنطقة السكنية خلال هذا العام .

*** هل تسمح لنا سيادتكم باطلاع قرائنا الكرام على بطاقة تعارف سيادتكم .**

** ١- بكالوريوس الهندسة المدنية جامعة عين شمس ١٩٧٣ - دبلوم الهندسة الإنشائية جامعة عين شمس ثم ماجستير الهندسة الإنشائية جامعة عين شمس .

ثم تدرجت بالخدمة بالقوات المسلحة تعينت بإدارة المشروعات الكبرى للقوات المسلحة ثم فى جميع الوظائف الرئيسية بالإدارة حتى مساعد لمدير إدارة الأشغال العسكرية وتم ترقيتى لرتبة اللواء فى ١/١/٢٠٠٠

٢- تم تعيينى فى ٢/١/٢٠٠٠ نائب رئيس جهاز مدينة ٦ أكتوبر

٣- فى ١/٤/٢٠٠١ تم تعيينى رئيساً لجهاز تنمية مدينة برج العرب الجديدة وحتى الآن ، وأنا متزوج ولى ٣ أولاد وبنت

وفى نهاية حوارنا الرائع والممتع الصادر من الأعماق المغلف بالصراحة والشفافية المطلقة شكرنا سيادة اللواء مهندس محمد يسرى عبد العال رئيس الجهاز وتمنينا لسيادته وفريق العمل معه كل تقدم ونجاح وإلى الأمام دائما تحت رعاية الأستاذ الدكتور/ محمد إبراهيم سليمان وزير الأسكان وفى عهد السيد الرئيس محمد حسنى مبارك حفظه الله مع وعد بلقاءات أخرى قادمة .

تهنئة من الأعماق

★★ أحمد كتوبة عضو مجلس الشعب
عن مديرية التحرير
يتقدم بخالص التهنئة القلبية
إلى السادة أعضاء المجالس الشعبية المحلية عن القرى
والمراكز والبندر والمحافظة
والذين نالو ثقة الجميع وفازو بالتزكية
ويتمنى لهم كل توفيق وسداد فى المهام الجسيمة التى تنتظرهم لصالح الدائرة وأبناءها ويعد الجميع بأنه سيكون خلفهم بكل قوة لتحقيق ما نصبو إليه جميعاً ضاربين المثل فى التعاون والإخلاص والتفانى رافعين شعار لا وقت للكلام فقد حان وقت العمل .

★★ نشأت الديهى الكاتب الصحفى بالمجلة
يتقدم بخالص التهنئة والتقدير إلى كل من
ا/أحمد كتوبة عضو مجلس الشعب
م/صلاح عيد رئيس مجلس ومدينة بدر
م/صادق الخمراوى أمين عام الحزب الوطنى الديمقراطى بمديرية التحرير
على الجهد الصادق والمحمود الذى بذلوه لما فيه صالح المنطقة فى الفترة الأخيرة وبخاصة أثناء معركة المحليات التى أداروها بحكمة وحنكة نادرة أدت إلى رسم صورة رائعة لمديرية التحرير أمام الجميع ..
إننا نعتز حقاً بهذا الثالوث الذى يمثل ثالوث النجاح فإلى الأمام والله معكم .

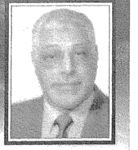
تهنئة

إلى أستاذنا الكبير
معالى الوزير/ كمال الشاذلى
فخر نواب مصر والعالم وأحد رموز العمل الوطنى وعلامة بارزة على مسيرة الديمقراطية .
نتقدم لسيادته والأسرة الكريمة بالثقة الغالية التى حصل عليها الأستاذ الصحفى معتز الشاذلى بفوزه فى إنتخابات المجالس المحلية عن دائرة الباجور .
داعين الله أن يديم هذه الثقة فى ظل الزعيم والقائد وراعى الديمقراطية الرئيس حسنى مبارك .
وداد شلبى

شكر وتقدير

إلى معالى الوزير مصطفى عبد القادر
واللواء الوزير ممدوح كدوانى محافظ سوهاج
للثقة الغالية بإختيار
الأستاذ كمال شلبى
لرئاسة المجلس القروى "الكولة"
مركز أخميم محافظة سوهاج .
وداد شلبى

فلسطين
وطن يذبح
وشعب يباد



سلسلة المصطلحات التجارية الدولية الجديدة "الانكوتيرمز ١٩٩٠" وقواعد تفسيرها (INCOTERMS 1990)

INTERNATIONAL COMMERCIAL TERMS

عرض وتقديم محاسب/رجب حسن رجب - باتحاد الموانى البحرية العربية

تسليم البضاعة خالصة النولون فى ميناء الوصول

■ **إلتزامات البائع**

أ-١: توريد البضاعة طبقاً للعقد :
يورد البضاعة والفاتورة التجارية (أو ما يعادلها من الرسائل الإلكترونية) على أن تكون البضاعة مطابقة تماماً لشروط عقد البيع ، وعليه تقديم شهادة بمطابقة البضاعة للشروط والمواصفات المتفق عليها فى عقد البيع إذا كان العقد ينص علي ذلك

أ-٢: الاذون والتراخيص والمستندات الرسمية :
يقوم على نفقته وتحت مسئوليته ، باستصدار ترخيص تصدير البضاعة وأية أذون رسمية أخرى خاصة بتصدير البضاعة . ويقوم بجميع الإجراءات الجمركية الضرورية لعملية تصدير البضاعة .

أ-٣: عقد النقل وعقد التامين:

* بالنسبة لعقد النقل:
يقوم على نفقته بالتعاقد على نقل البضاعة إلى ميناء الوصول المتفق عليه، وذلك عبر الطريق البحرى المعتاد بالنسبة للسفن العاملة فى البحار (أو السفن العاملة في القنوات المائية الداخلية حسب الحالة)، وعلى أن تكون تلك السفن من الطراز المستخدم عادة في نقل البضائع المماثلة للبضاعة المتفق عليها فى العقد .

* بالنسبة لعقد التأمين:
لا التزام عليه .

أ-٤: تسليم البضاعة :
يقوم بتسليم البضاعة على ظهر السفينة التى تعاقد معها فى ميناء الشحن وفى الموعد المتفق عليه أو خلال الفترة المتفق عليها

أ-٥: انتقال المسئولية عن المخاطر:
فى ضوء ما تقرر فى البند (ب-٥) يتحمل البائع بجميع مخاطر الفقد أو التلف التى قد تلحق بالبضاعة حتى لحظة تمام عبورها لحاجز السفينة في ميناء الشحن المتفق عليه .

أ-٦: توزيع المصاريف:
فى ضوء ما تقرر فى البند (ب-٦) يقوم البائع بما يلى :

* تحمل جميع مصاريف البضاعة حتى لحظة تمام تسليمها طبقاً لما جاء فى البند (أ-٤) بالاضافة إلى دفع أجرة النقل والمصاريف الأخرى طبقاً لما جاء فى البند (أ-٣) بما فى ذلك مصاريف شحن البضاعة على ظهر السفينة ومصاريف تفريغ البضاعة فى ميناء الوصول التى قد تكون مدفوعة ضمن أجرة النقل على سفن الخطوط المنتظمة .
* تحمل تكاليف الإجراءات الجمركية الرسمية اللازمة لعملية تصدير البضاعة، بالاضافة إلى تحمل جميع الرسوم والضرائب وأية مصاريف رسمية أخرى تدفع بسبب تصدير البضاعة .

أ-٧: إخطار المشترى :
يقوم بأخطار المشترى بطريقة واضحة وكافية بأن البضاعة قد سلمت فوق ظهر السفينة ، وإخطاره أيضاً بكل البيانات لتمكين المشترى من إتخاذ إجراءات استلام البضاعة فى ميناء الوصول .

COST AND FREIGHT (CFR)

■ **THE SELLER MUST**

A 1 Provision of goods in conformity with the contract
Provide the goods and the commercial invoice, or its equivalent electronic message, in conformity the contract of sale and any other evidence of conformity which may be required bythe contract.

A 2 Licences, authorisations and formalities
Obtain at his own risk and expense any export licence or other official authorisation and carry out all customs formalities necessary for the exportation of the goods.

A 3 Contract of carriage and insurance

a) Contract of carriage
Contract on usual terms at his own expense for the carriage of the goods to the named port of destination by the usual route in a seagoing vessel (or route inland waterway vessel as approprite) of the type normally used for the transport of goods of the contract description.

b) Contract of insurance
No obligation.

A 4 Delivery
Deliver the goods on board the vessel at the port of shipment on the date or within the period stipulated.

A 5 Transfer of risks
Subject to the provisions of B.5., bear all risks of loss of or damage to the goods until such time as they have passed the ship's rail at the port of shipment.

A 6 Division of costs
Subject to the provision of B.6.
* Pay all costs relating to the goods until they have delivered in accordane with A.4. as well as the freight and all other costs resulting from A.3.a), including costs of loading the goods on board any charges for unloading at the port of discharge which may be levied by regular shipping lines when contracting for carriage;
* Pay the costs of customs formalities necessary for exportation as well as all duties, taxes and other official charges payable upon exportation .

A 7 Notice to the buyer
Give the buyer sufficient notice that the goods have been delivered on board the vessel as well as any other notice required in order to allow the buyer to take measures which are normally necessary to enable him to take the goods.

أ-٨: إثبات التسليم . ومستندات النقل او الرسائل الإلكترونية المماثلة :
ما لم يكن هناك اتفاق على غير ذلك ، يقوم على نفقته بتزويد المشترى دون أدنى تأخير بمستندات نقل البضاعة إلى ميناء الوصول المتفق عليه .
وهذه المستندات (مثل سند شحن القابل للتداول، أو سند النقل البحرى غير القابل للتداول أو سند النقل عبر القنوات المائية الداخلية) يجب أن تكون خاصة بالبضاعة محل التعاقد ، وأن تكون مؤرخة بتاريخ يقع خلال الفترة المتفق عليها لإجراء الشحن ، وأن تكون صالحة لتمكين المشترى من استلام البضاعة من الناقل فى ميناء الوصول ، وما لم يكن هناك اتفاق على غير ذلك تكون صالحة أيضاً لتمكين المشترى من بيع البضاعة أثناء نقلها وذلك بتظهير أوتحويل سند الشحن إلى المشترى الجديد أو بإخطار الناقل بذلك .
وإذا كان سند الشحن قد حرر من عدة أصول فيتعين على البائع أن يزود المشترى بمجموعة كاملة من السندات . وإذا كان سند الشحن يحيل إلى مشارطة تأجير السفينة فيتعين على البائع أيضا أن يقوم بتزويد المشترى بصورة طبق الأصل من تلك المشارطة .
وإذا كان الطرفان (البائع و المشترى) قد إتفقا على التراسل الإلكترونى فيما بينهما ، ففى هذه الحالة يمكن استبدال السندات المشار إليها فى الفقرة السابقة بما يماثلها من الرسائل المتبادلة طبقاً للنظام الإلكترونى لتبادل المعلومات .

أ-٩ : فحص وتغليف وتجنيب البضاعة:
يتحمل تكاليف فحص البضاعة وتحديدها (مثل فحص نوع البضاعة وقياسها ووزنها وعدها) وهى العمليات الضرورية لقيامه بتسليم البضاعة طبقاً لما جاء فى البند (أ-٤) .
ويتحمل تكاليف تغليف أو تعبئة أو تحزيم البضاعة (ما لم يجرى العرف بامكانية شحن هذه البضاعة صباً دون تغليف أوتعبئة أو تحزيم) وذلك إذا كانت هذه العمليات ضرورية لعملية نقل البضاعة، وعليه أيضاً وضع العلامات اللازمة على البضاعة .

أ-١٠: الالتزامات الاخرى:
على نفقة المشترى وتحت مسئوليته ، يقوم البائع بتقديم كافة المساعدات الممكنة لتزويد المشترى بأية مستندات أو أية رسائل إليكترونية معادلة لها (غير المستندات المذكورة فى البند أ-٨) تحرر أو يجرى العمل بها فى الدولة التى يتم فيها شحن البضاعة و/أو دولة المنبع أو المنشأ ،وذلك إذا طلب المشترى هذه المستندات لتمكينه من القيام بإجراءات إستيراد البضاعة ، أو إذا كانت ضرورية لتمرير البضاعة ترانزيت فى دولة أخرى
وعلى البائع - بناء على طلب المشترى أن يقوم بتزويد المشترى بالمعلومات الضرورية الخاصة بإجراء التأمين على البضاعة .

A 8 Proof of delivery, transport document or equivalent electronic message
Unless otherwise agreed, at his own expense provide the buyer without delay with the usual transport document for the agreed port of destination .
This document (for example, a negotiable bill of lading, a non - nogotiable sea waybill or an inland waterway document) must cover the contract goods, be dated within the period agreed for shipment, enable the buyer to claim the goods from the carrier at destination and, unless otherwise agreed, enable the buyer to sell the goods in transit by the transfer of the document to a subsequent buyer (the negotiable bill of lading) or by notification to the carrier .
When such a transport document is issued in several originals, a full set of originals must be presented to the buyer, If the transport document contains a reference to a charter party, the seller must also provide a copy of this latter document.
Where the seller and the buyer have agreed to communicate electronically, the document referred to in the preceding paragraphs may be replaced by an equivalent electronic data interchange (EDI) message .

A 9 Checking - Packaging - marking
Pay the costs of those checking operations (such as checking quality, measuring, weighing , counting) which are necessary for the purpose of delivering the goods in accordance with A.4.
Provide at his own expense packaging (unless it is usual for the particular trade to ship the goods of the contract description unpacked) which is required for the transport of the goods arranged by him. Packaging is to be marked appropriately .

A10 Other obigations
Render the buyer at the latter's request, risk and expense, every assistance in obtaining any documents or equivalent electronic messages (other than those mentioned in A.8) issued or transmitted in the country of shipment and/or of origin which the buyer may require for the importation of the goods and, where necessary, for their transit through another country .
Provide the buyer, upon request, with the necessary information for procuring insurance .

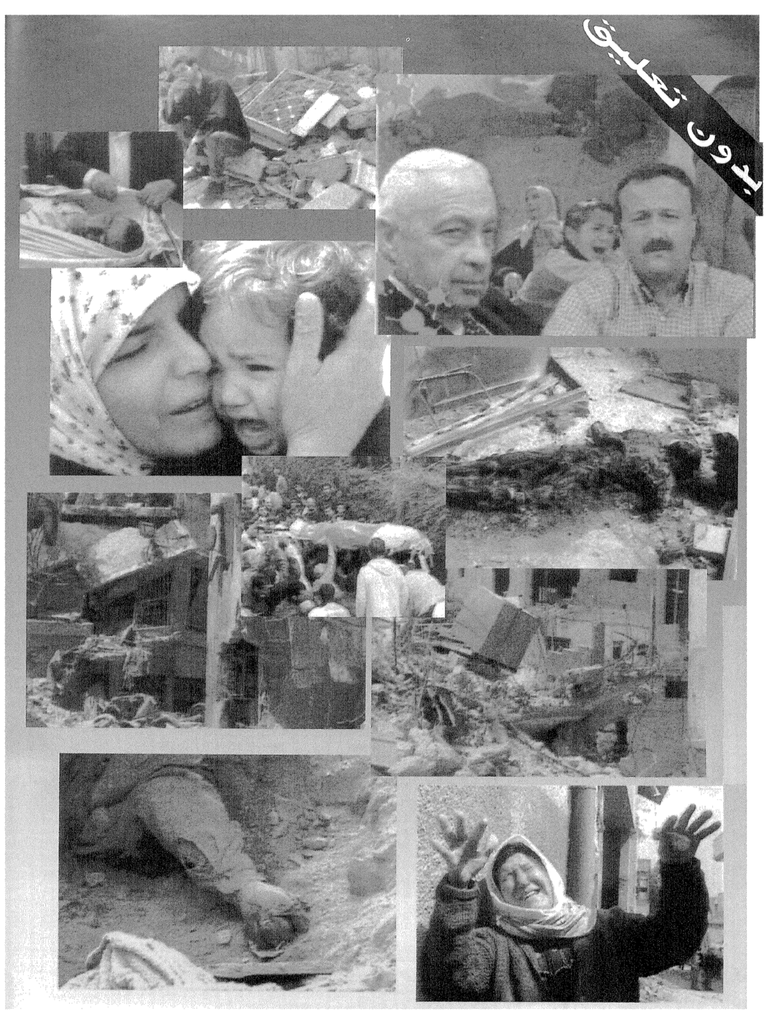
FAIRTRANS



Marine, Trading & Forwarding S.A.E.

LINE	VESSEL		ETA PORT SAID	FROM	TO
EPIC SERVICE	IPEX EMPEROR CS CHAMPION CS INNOVATOR IPEX EMPRESS	1222 1322 1422 1522	02/04/2002 09/04/2002 16/04/2002 23/04/2002	NORTH EUROPE, ITALY	ARABIAN GULF, INDIA, PAKISTAN
EPIC SERVICE	IPEX EMPEROR CS CHAMPION CS INNOVATOR IPEX EMPRESS	1222 1322 1422 1522	27/04/2002 05/05/2002 12/05/2002 19/05/2002	ARABIAN GULF, INDIA, PAKISTAN	NORTH EUROPE, ITALY AND TRANSHIPMENT TO US, GULF AND SOUTH AMERICA
OCEAN STAR	MARFRET PROVENCE CS ROME CGM MATISSE	6152 6162 6172	07/05/2002 17/05/2002 28/05/2002	AUSTRALIA FAR EAST	ITALY NORTH EUROPE, US EAST COAST
INDAMEX	INDAMEX ENTERPRISE INDAMEX HSH UBIN INDAMEX NHAVA SHEVA INDAMEX LIBERTY	2110 2111 2112 2113	19/04/2002 26/04/2002 03/05/2002 10/05/2002	US EAST COAST	SRI - LANKA, INDIA
MEDITERRNEAN	PONL SAMARIA PONL SCOTIA PONL SCANDIA	2405 2406 2407	29/04/2002 15/05/2002 29/05/2002	AUSTRALIA, FAR EAST	ITALY FRANCE SPAIN
EUROPEAN SERVICE	CS VISION CS AMBITION CS ROMANCE	2009 2011 2013	05/05/2002 19/05/2002 02/06/2002	AUSTRALIA, FAR EAST	ITALY NORTH EUROPE

Fairtrans port Said (Head office)
Hassan Abdel Karim Tower
Ahmed Shawky and Elgomhoria street
P.O .Box 752
Tel(s) :.+ 20 66 326893 -326894 - 345776 - 345796
324962 - 337048
Fax (s) :.+ 20 66 324898 - 334896
Tlx (s) :. 63180-63150 FAIRT UN
General e- mail :fairtrans@bec-online.com
URL:www.fairtrans.com


بدون تعليق

القاسم النبيل ينطلق إلى ميدان جديد

محمد عبد المجيد رستم يقدم نفسه للأسرة التجارية السكندرية لإنتخابه عضواً بمجلس الإدارة

من رحم الإيجابية ولد ووسط عائلة عريقة تربى . ووسط المبادئ والأخلاق شب وترعرع ، لذلك كان النجاح يسير فى ركابه أينما ذهب وفى أى مجال قصد، العمل العام وخدمة الآخرين وسيلته للإستثمار مع الله

تقابل مع الكثيرين صال وجال فى أرجاء المعمورة إزدادت خبرته وأصبح متمرساً فى مدرسة الحياة ولم يتبقى من تعاملاته سوى الحب والإحترام مع الجميع .

سيرته الذاتية تؤهله لطرق أبواب العمل العام على إتساعها تربيته وأخلاقه ومبادئه ونظافته كانت عنوان تعاملاته العديدة انطلق للعمل فى ميدان العمل العام حيث تبوأ العديد من المقاعد والمناصب التى كانت جميعها تكليفاً لاتشريفاً لقد أخذت تلك المناصب من وقته وجهده وماله ولم يحصد سوى النجاح وحب الناس وحسبه ذلك، إنه يشغل العديد من المواقع التى تصب جميعها فى بوتقة واحدة ألا وهى خدمة التجارة المصرية والتجار المصريين إنه يشغل:

- الأمين العام للشعبة العامة للمستوردين بالإتحاد العام للغرف التجارية
- سكرتير عام شعبة المستوردين
- عضو مجلس إدارة شعبة المصدرين
- عضو مجلس إدارة شعبة تجار الخضر والفاكهة .
- عضو مجلس إدارة جمعية رعاية التجار
- عضو اللجنة الإقتصادية ورئيس لجنة التجارة الداخلية والخارجية بالأمانة العامة للحزب الوطنى بالإسكندرية .
- عضو لجنة التصدير باللجنة الإقتصادية بالحزب الوطنى بالقاهرة
- عضو لجنة الرعاية الصحية بالغرفة التجارية بالإسكندرية
- عضو مجلس إدارة الغرفة المصرية اليونانية بالإتحاد العام للغرف التجارية .
- عضو مجلس محلى محافظة الإسكندرية

محمد عبد المجيد رستم

وكما هو واضح فإن جميع المناصب تصب فى نهر واحد يجرى ناحية التجار ويسير برنامجة الإنتخابى على محاور عدة قوامها التطوير والتحديث فى كل المجالات عن طريق:

- تفعيل دور الغرفة لتقديم خدمات متنوعة (صحية وإجتماعية وثقافية)
- وضع صيغة مقبولة ومشرفة للتعامل مع الجهات السيادية
- إعادة هيكلة بعض النواحى التنظيمية للغرفة وإنشاء شعب جديدة
- إنشاء قاعدة بيانات ومعلومات للتجارة المصرية بما يفيد التجار حسب تخصصاتهم.

برنامجه هو فكر مفتوح وعقل مفتوح يقبل البناء ويرفض الهدم .

المهندس بحرى / ماهر محمد رمضان شحاده

فى رسالة الماجستير

عن إدارة ميناء غزة والنقل متعدد الوسائط فى مرحلتى الإنشاء والتشغيل

فى يوم الثلاثاء الموافق ٢٠٠٢/٣/٢٦ تم مناقشة رسالة الماجستير للمهندس بحرى/ ماهر محمد رمضان شحادة بعنوان " إدارة ميناء غزة والنقل متعدد الوسائط فى مرحلتى الإنشاء والتشغيل .

وقد أجازت اللجنة المشرفة على التحكيم منح الباحث درجة الماجستير فى النقل البحرى واللوجستيات . كما أوصت بأن يتم الأخذ بما ورد فى الرسالة لخدمة النواحى الإنشائية للميناء وأوصت السلطة الفلسطينية بأن تعتبر الرسالة كوثيقة علمية لما لها من إضافة بناءة فى هذا المجال

وتتحدد أهم مضامين الرسالة فى إظهار الدور الفعال الذى يجسد مدى تفعيل العمل الإدارى للميناء ، فى تحديد المستوى الأدائى للنقل المتعدد الوسائط

يهدف وضع الهيكلية للميناء إلى إيجاد جهاز إدارى وفنى على أعلى مستوى علمى وأكاديمى ، لخدمة متطلبات مختلف مراحل التشييد للميناء ، سواء كانت مراحل إنشاء أو تشغيل كما تم إستعراض تأثر الهيكل الإدارى بالعولمة ، من خلال التعريف الحديث لإدارة الموانئ فى ظل العولمة ، وتأثر إستراتيجية إدارة الملاحة العالمية بها ، وذلك بإستعراض الهيكلة الإدارية المقترحة لإدارة ميناء غزة وخرجت الدراسة بالتوصيات الآتية :

١- دراسة كل ما سبق من إتفاقيات تخص النقل متعدد الوسائط والكيفية المثلى للإنتفاع به .

٢- الأخذ بنظام المحاكيات والإتصالات الحديثة، والتخلى عن أنظمة الأوراق المستندية التقليدية وإعتماد الشكل المستندى الوارد .

٣- جعل البنية الأساسية فى الميناء ومرافقة الخدماتية على المستوى الإقليمى ومن ثم على مستوى العولمة .

٤- إتباع أحدث الخطط الإستراتيجية ، فى إمداد الميناء بالمعدات والأجهزة الإلكترونية .

٥- العمل على إيجاد وتطوير قوى بشرية عاملة مدربة ومؤهلة .

٦- إعطاء تسهيلات لإبرام العقود الخاصة بالإتفاقات الثنائية ، بين ميناء غزة والموانى الدولية الأخرى .

٧- تخفيض أسعار التعريفة الخدماتية لمختلف مرافق الميناء وهذا سيقود بدوره إلى تقوية المركز التنافسى للميناء مقارنة بالموانئ الأخرى .

٨- عقد إجتماعات دورية بين مسؤولى الميناء ، وملاك وقباطنة السفن المتعاملة والرافدة من وقت لآخر (سفن الخطوط المنتظمة) .

٩- الإهتمام بوضع الهيكلة المناسبة لمتطلبات العلمية الإدارية داخل إدارات الميناء المختلفة .

١٠- الإهتمام بالتوسعات المستقبلية خاصة فى منطقة ظهير الميناء .

١١- الحرص على جعله ميناءاً محورياً دولياً لخدمة النواحى الإقتصادية لدول الجوار والدول المحيطة .

١٢- الإهتمام بالبعد التطويرى والتحديث التكنولوجى .

١٣- المبادرة بتوفير مساحات أراضى لإقامة مصفاة لتكرير البترول لإعادة تصدير البترول الخام .

ومجلة انترناشيونال تهنئ المهندس بحرى ماهر محمد شحاده وتتمنى له ولميناء غزه دوام التقدم والازدهار .



Vice Chairman:
Mohamed S. Abdella

Shipping Agency

- Suez Canal transit.
- Port agency services for all types of vessels including tankers (both in port and offshore).
- Parcel handing.
- Stevedoring, container handling, tallying and supervision.
- Arranging salvage of vessels in distress and handling of claims.
- Crew change, hospitalization and reparation.
- Banker and provision supply.

Head Office: 3El Gash&Mustafa KamelSt-El Safwa Bldg.
P.O.Box:1324PortSaid- Egypt
Tel:+20 66 333890 (PBX)
Fax: +20 66 333895-6
Tlx: 63234 GHDA UN
E-mail: sphinx@bec.com.eg
Web: www.sphinx.com.eg

Chairman:
Samy M. Abdella

COMMERCIAL SHIPPING COMPANY

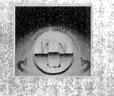
الشركة التجارية للملاحة

- SHIPPING AGENCY
  (Licensed from MINISTRY OF MARITIME TRANSPORT)
- OWNERS REPRESENTATIVES
- FORWARDING, DOOR TO DOOR SERVICES
- INLAND TRANSPORTATION & CLEARANCE
- STEVADORING



المدير العام / فاورق خليفة

26, El Nasr st., Alexandria, Egypt
Tel & Fax: 4817107
Tel : 4812160- 4823897
Mobile : 012/ 2100488
Telex : 55740 CSHIP UN
CABLE : CSHIP



الملكة « تـــي »

الإنطلاقة .. العملاقة ..

فى أعمال النقل البحري .. وخدمة الطاقة !

«الملكة تي» .. شركة جديدة في عالم النقل البحري في أعمال الوكالة البحرية حيث تقدم خدمات متميزة لخدمة أهداف التجارة الدولية .. خاصة في ميناء الأسكندرية وموانى الجمهورية.
أن الخبرات التي تضمها الشركة تؤهلها للريادة دائما .. فهي تمثل انطلاقة عملاقة فى خدمة الحمولات فضلا عن الأسعار التنافسية والتوقيتات المثالية.

ربط البضائع علي كافة أنواع السفن بجميع أنحاء العالم مع الإلتزام التام بالمواعيد.
متابعة البضائع منذ خروجها من مخازن المورد حتي مخازن المستورد.
تأجير السفن بنظام المشارطة.
تقديم الفلايك واللنشات وحراسة السفن، وأعمال المراشمة والدهان وتموين السفن.
وتضع "الملكة تي" كافة امكانياتها ١٦١ دمة العملاء من مختلف الجنسيات.

المدير العام المسئول
وداد شلبى

شركة الملكة تي لأعمال النقل البحري والوكالة السياحية

ص.ب : ٢٢٦٥ المنشية ـ الرمز البريدي : ٢١١١١ ـ تلغرافيا : كوين تاني .
تليفون : ٠٣/٤٨٤١٤٣٣ - فاكس : ٠٣/٤٨٤٨٠٥٨ .
شارع الغرفة التجارية ـ عمارة الكونكورد ـ الدور الخامس ٥٠١

بين الشباب الثائر هنا والأهل المحاصرون هناك

قلوب تنزف وإحباطات تتوالى



بقلم/ نشأت الديهى

ما يحدث على أرض فلسطين الحبيبة هذه الأيام سبة فى جبين البشرية جمعاء هناك يرتكب أبشع الجرائم فى حق الإنسانية بأسرها .. جرائم ماعرفتها البشرية فى أى عصر من العصور .. أنهار من الدماء العربى المسلم الطاهر بدأت تجرى وتشق طريقها وحتماً وبعون الله ستصل إلى القدس السليب .. أصيب اليهود أحقر مخلوقات الأرض بالجنون وهجموا بأعتى الأسلحة الأمريكية على كل ما قابلهم لافرق بين طفل وطفلة ولا أمراة ولا شيخ الجميع سواسية أمام قرار الإبادة الجماعية الذى أتخذه خنزير الخنازير شارون لعنة الله وأرانا فيه وفى اتباعه يوماً أسوداً كيوم عاد وثمود .

(جنين) وما أدراك ما **(جنين)** ما حدث فى هذا المخيم المنكوب لا يعلمه إلا الله لقد قتل من قتل ودفن حياً من دفن وأرتوت الأرض بدماء طاهرة ذكية هى دماء الشهداء الشرفاء من أبناء فلسطين .. ماحدث فى جنين يجب أن يجعل كل عربى مسلم يمشى منكس الرأس منخفض الهامة ذليلاً لاحول له ولا قوة .. ما حدث فى جنين لا يعلمه إلا الله .. الذى سنري منه عقاباً وحساباً عسيراً على تخاذلنا وعدم مناصرتنا لإخواننا وأهلنا الذين حوصروا وذبحوا أمام سمع وبصر العالم بأسرة .

العالم الذى يتابع ما يحدث على أرض فلسطين من خلال شاشات التلفاز وعلى الهواء مباشرة وكأنها مسلسلات وأفلام مثيرة ، بلا هزة من ضمير أو رجفة من قلب أو طرفة من عين .. العالم صار بلا ضمير والمسلمون صاروا بلا أنياب والأنياب صارت بلا مبادئ على الإطلاق فى مقال منشور بمجلة الينوزويك الأمريكية بتاريخ ٢٠٠٢/٤/١ كتب الشعلب السياسى اليهودى العجوز **هنرى كيسنجر** مقالاً بعنوان ماذا تستطيع أمريكا أن تفعل ؟

فى هذا المقال قد **هنرى كيسنجر** وزير الخارجية الأمريكى الأسبق تحليلاً سياساً لا يحتمل التأويل عن دور أمريكا فى القضية الفلسطينية والرجل على ما يبدو استطاع من خلال فترة خبرة عريضة ورؤية ثاقبة أن يقرأ ويستشرف المستقبل من خلال عدة مدخلات أو معطيات تحكم آلية العمل الأمريكى فى الصراع الدائر بين الحق والباطل على أرض فلسطين حيث يقول الثعلب العجوز فى جزء من مقالته " إن بداية الحكمة تقتضى الإعتراف بإستحالة الحل فى الظروف الحالية ، بعض الأزمات يمكن فقط أدارتها ولا يمكن حلها !! إن السعى الدائم لأهداف لا يمكن تحقيقها سوف يضفى مناخاً من عدم المسئولية، وهكذا فإن فى وسط أقل طموحاً يمكن أن يحرز بعض التقدم ولو لأسباب غير ذلك فإن الوضع كما هو عليه أصبح أكثر عدم احتمال حتى للفلسطينين أيضاً ، لقد حاربوا بقوة نيابة عن النموذج التقليدى للحرب غير المتوازنة : إن رجل العصابات المسلحة يفوز إذا لم يخسر ، ومازال موضوع من أين تخرج نفقات الحرب أو ربما ما هو الدمار الذى يمكن أن يحدث فى

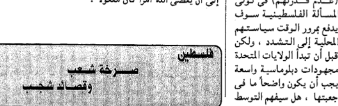


المجتمع المدنى والذى تسعى الجماعات المسلحة إلى تأسيسه وبالنسبة إلى الدول العربية الأخرى فإن عقمهم (عدم قدرتهم) فى تولى المسألة الفلسطينية سوف يدفع بمرور الوقت سياستهم المحلية إلى التشدد ، ولكن قبل أن تبدأ الولايات المتحدة مجهودات دبلوماسية واسعة يجب أن يكون واضحاً ما فى جعبتها ، هل سيفهم التوسط الأمريكى فى المنطقة على أنه استجابة للارهاب ؟ أو على أن محاولة لتشغيل مردود مبنى على المبادئ الأمريكية المعروفة ؟!!! هل الدرس الذى استوعبته أمريكا فى ١١ سبتمبر سيكون هو إجبار الولايات المتحدة على قبول أوضاع رفضتها قبلاً ؟ هل سينظر إلى الأرهاب كمعوق أكثر منه ملهماً لدور أمريكى أكثر إيجابية ؟ هل لو بدأت المفاوضات سوف تكون القوة العسكرية التى أظهرتها الإنتفاضة ذريعة **لياسر عرفات** ليأخذ الدور البناء الذى أخذه **أنور السادات** بعد النجاح المؤقت للعرب فى حرب ١٩٧٣ أو هل سينظر ع**رفات** إلى أمريكا وكأنها أنهزمت وأن أسرائيل على حافة الهاوية التى سيدفعها إليها خطوة بخطوة لمساندة التوسط الخارجى ؟

إن الإجابة على هذه التساؤلات سوف تحدد آفاق التقدم لإيجاد السلام فى المنطقة وسوف تحدد أيضاً إلى أى مدى تقدم أمريكا في حربها ضد الأرهاب .

إن أمريكا يمكنها عبور الفجوة فقط باعلانها بوضوح إلى كل من الطرفين أن الحل المجدى الوحيد هو إتفاقية محدودة يحقق فيها كل طرف أقل من أهدافه النهائية ولكن أكثر مما يحققه من إستمرار الصراع ، ويجب حفز اسرائيل نحو نظام سلام ويجب أن تعطى الإنطباع لجيرانها العرب المتجاورين معها بأن ذلك حدود ما يمكن تحقيقه بالتنازل .. " وكما يبدو واضحاً للقارى البسيط الطريقة التى يفكر بها الأمريكيون فى نظرهم للقضية الفلسطينية .

وهنا يحفزنى ما قاله المحلل السياسى البارع الملقب (بالأستاذ) وهو **محمد حسنين هيكل** عبر قناة دريم الخاصة بأن ما يحدث فى فلسطين وما يحدث فى الشارع **العربى** نتيجة تلك الأحداث يجب دراسته بهدوء فمن يطالب بضرورة إتخاذ قرار بالحرب وكما يقول **هيكل** كمن يحاول الانتحار وهناك من يطالب بالسلام كخيار استراتيجى ويرفض **هيكل** تلك العبارة ويقول بحيث ألا يكون السلام خياراً إستراتيجياً بل يكون الأمن مثلاً وهو الخيار الإستراتيجى والسلام أو الحرب إحدى الوسائل لتحقيق ذلك الخيار أما الجلوس والنوم والأكتفاء بعبارة خيار إستراتيجى فهو وكما يقول **هيكل** استقالة من الحياة .. **حقاً** أننا نعيش بين طرفى نقيض فمن بين دعوات الحروب والإبادة إلى دعوات السلام والإستسلام وتركنا مساحات بين هذا وذاك تحمل العديد والعديد من الخيارات والبدائل والإجراءات والتدابير ولكن العصبية والجهل وعدم إجادة قراءة الأحداث سيظل مرضنا إلى أن يقضى الله أمراً كان مفعولاً .





International

Specified periodical international economic magazine

Puplished under license from Lebanese Ministry of Information by decree no.204/98

Editor consultant

Capt./ Assem Elsayed Ahmed

Editor in chief and manager incharge

Capt./ Hassan Mohyeldin Chaaban

Editor supervisor

Abdel Salam Elsayed Ahmed

Offices

Head Office

Lebanon Beirut

P.o.b (6461/14)

Tel / Fax : (+961)-(1)-(302836)

Mobile : (+961)-(3)-(954556)

Egypt - Alex.

51.Victor Amanuel St., 4th floor appt.19.Smouha

Tel &Fax : (+ 2)-(03)-(4275117)

E-mail: assem355@hotmail.com

Seagull

Tel &Fax : (+2)-(03) 5745850/5710533

Suez

Capt.Ahmed Badawy

Tel-Mob. : (+2) - 0123184320

Abd El - Rehim Moustafa

Tel : (+2) - (062) -(578445)

Ismailiah

Mohamed Hussein Saleh

Tel : (+2) - (064) -(346081)

E-mail:fagr l@hotmail.com

Damietta

Magdy Moh.Hal

Tel : (+2) - (057) -(401339)

Syria

Ibrahim Salim Deir Atany

Tel & Fax :(+963) - (43) - (711999)

Saudi Arabia - Jeddah

Tel :(+966)-(2)-(6369985)

Fax :(+966)-(2)-(6369459)

Emirates P.o.b.26882-Dubai

Shereif Salah Mokhtar

Mobile : (+971)-(6516520)

USA New York

Moh. Mahmoud El Moghazy

Tel :(+1)-(718)-(3819183)

محطات وأخبار

قمر فرنسي لرصد تغيرات المحيطات

أطلق أحد المراكز البحثية الفرنسية القمر الصناعي "جازون" وذلك لرصد حركة الأمواج ، ويقع القمر على أرتفاع ١٣٣٦ كيلو متر ، ويمكنه رصد التغيرات التي تحدث بالمحيطات كارتفاع الأمواج وسرعة وشدة الرياح والعديد من الظواهر الطبوغرافية للمحيطات مثل العمق وأماكن الجزر ونسبة ارتفاعها عن سطح البحر ، وستسهم كل هذه المعلومات في تفسير العديد من الظواهر الجوية هذا وسيتم اطلاق قمر آخر في أواخر عام ٢٠٠٥ لتغطية جميع محيطات الكرة الأرضية .

ندوة إقتصادية مصرية تونسية

عقدت الندوة الإقتصادية المصرية التونسية برئاسة عبد العليم نوارة رئيس الغرفة الإقتصادية المصرية التونسية ورئيس الأعمال المصرى التونسى المشترك


عبد العليم نوارة

حيث بحث رجال الأعمال المصريون والتونسيون مشروع إقامة بنك تجاري مصري تونسي مشترك لتسهيل عمليات التبادل التجاري وتطور العلاقات الإقتصادية لنمو التبادل التجاري وللوصول بحجمة إلى ٣٠٠ مليون دولار ، ومعالجة المعوقات التى من أهمها :

- إجراءات الإفراج عن البضاعة المتبادلة بين البلدين والعابرة بالأراضى الليبية باعتبار أن النقل البحرى من أرخص وسائل النقل .
- عدم التوصل إلى اتفاق موحد للمواصفات القياسية بين البلدين وصيغة موحدة لشهادة المنشأ .
- عدم توافر المعلومات الخاصة بأوجة الأنشطة الإقتصادية بالبلدين .

أحذية مضادة للألغام

أعلنت شركة فى كوريا الجنوبية - بعد ستة أعوام من الأبحاث - أنها تمكنت من تطوير أحذية مضادة للألغام توفر حماية خاصة للقدم عند انفجار الألغام ، وقد قامت الشركة بإجراء تجارب ناجحة على الحذاء أمام خبراء من وزارة الدفاع الكورية وخبراء يابانيين ، وستقوم الشركة بتقديم ٣٠ ألف حذاء من هذا النوع إلى الأمم المتحدة لإستخدامها فى أفغانستان وكمبوديا ودول أخرى تعانى من مشكلة الألغام المنتشرة فى أراضيها .

اللواء ابراهيم عوض رئيس هيئة موانى البحر الأحمر

يرد بقوة على إفتراءات منظمة " البيمكو" الدولية بشأن تحذيراتها للسفن عند دخول الموانى المصرية

حوار: عبد الرحيم مصطفى

توالت فى الفترة الأخيرة بعض المنظمات البحرية الدولية وعلى رأسها منظمة "البيمكو" الدولية لأصحاب السفن من شن حملة شرسة ضد مصر ولاسيما فى المجال البحرى بعد أن تفوقت موانينا البحرية وأثبتت وجودها على الخريطة البحرية العالمية .. فقد أعطت المنظمة فى الفترة الأخيرة تحذيراتها إلى قباطنة السفن فى كل بحار الدنيا عند الإقتراب بسفنهم الموانى المصرية اتخاذ الحيطة اللازمة لوجود قراصنة التزوير والحجوزات الوهمية بمستندات مزورة فى تلك الموانى ولاسيما موانى السويس وبورسعيد.

اللواء / إبراهيم عوض

.. ونظراً لأهمية القطاع البحرى المصرى كان لابد من الوقوف عند هذه القضية الخطيرة التى تهدد موانينا وتفقدها سمعتها الدولية التى إكتسبتها فى الفترة الأخيرة من الرجوع إلى السادة المسئولين المختصين فى هذا القطاع ، والوقوف عند هذه الظاهرة ومكافحتها .. لذا سارعت مجلة " إنترناشيونال" راعى النقل البحرى الأول فى الشرق الأوسط لمواجهة المسئول الأول عن موانى البحر الأحمر التى إختصتها منظمة " البيمكو" بالتحذير للسفن عند الإقتراب من تلك الموانى بصفة خاصة .

.. لذا كانت هذه المواجهة مع اللواء بحرى ابراهيم عوض رئيس هيئة موانى البحر الأحمر ودار هذا الحوار الذى إتسم بالموضوعية والصراحة حول هذه الظاهرة .. ومدى الإجراءات التى إتخذت لمكافحة تلك الظاهرة بهذه الموانى

أولاً أؤكد أن ما جاء فى النشرة الأخيرة لمنظمة "البيمكو" ليس له أية أساس من الصحة .. فقد كانت هذه الظاهرة متواجدة فى بداية تولى مسئوليتى لمهام رئاستى للهيئة بصورة لاتذكر .. حيث تم إتخاذ المزيد من الإجراءات بهدف ردع محترفى ضرب الفواتير بالميناء وذلك فى إطار حملة إستهدفت موانى البحر الأحمر وبخاصة ميناء السويس بالتعاون مع كافة الجهات الرسمية ، وقد تم بذل جهود مكثفة لإنقاذ سمعة الميناء وتطهيره من العناصر المحترفة فى ضرب الفواتير .. وقد تمت عملية التطهير منذ أوائل العام الماضى حيث أصدر مجلس ادارة الهيئة عدة قرارات لسحب عدة تراخيص لقيام أصحابها بعمليات مشبوهة فى ضرب الفواتير .

.. ويستكمل اللواء/ ابراهيم عوض حديثة عن الإجراءات التى تم إتخاذها فى السيطرة على هذه الظاهرة بأنه فى البداية تم عقد إجتماعات مع المحامى العام لنيابات السويس لإطلاعه على حقيقة الأمر والأساليب التى يقوم بها المحترفون للحصول على فواتير بيضاء بتوقيع الربان وخاتم السفينة مشيراً إلى أن قيمة الفواتير لا تتناسب إطلاقاً مع الخدمة المؤداه .. لذا أصدرت الهيئة فى بداية ظهور هذه الظاهرة تحذيراً شديداً إلى كل من يثبت تورطه فى هذه القضية .. وصولاً إلى سحب تصريح دخول الميناء ..

وبالفعل تم سحب تراخيص عدداً من الشركات والأفراد ثبت تورطهم فى النصب على السفن وكان نتيجة ذلك إنخفاض عدد أوامر الحجز كخطوة أولى للسيطرة على الأمور وتنقية السوق الملاحى من المخالفين .

- ومن ذلك الوقت وحتى الآن لم يثبت بالقطع أية قضية تشوبها رائحة الفساد والنصب التى كانت متواجدة قبل إتخاذ هذه الإجراءات .

* ....؟

** بالفعل وإيماء إلى تعليمات الأستاذ الدكتور رئيس مجلس الوزراء والسيد وزير النقل، والسيد اللواء/ رئيس قطاع النقل البحرى صدرت لنا كهيئات موانى تعليمات مشددة بالمتابعة والتصدى لتلك الظاهرة بكل حسم واتخاذ الإجراءات اللازمة لذلك .

- وها هو ميناء السويس وموانى البحر الأحمر مفتوحة أمام الجميع ولايوجد فيها ما يتردد فى تلك النشرات على لسان هذه المنظمات من تواجد قراصنة التزوير والنصب فى موانى السويس والبحر الأحمر وإننى قد شكلت لجنة لمتابعة كافة قضايا الحجز التحفظى التى ترد لنا من الجهات الرسمية وفحصها بالتنسيق مع الجهات الرسمية مع اصدار القرار الوزارى رقم ٨٥ لسنة ٢٠٠٠ بأن يكون التعامل مع أى سفينة من خلال الوكيل الملاحى للسفينة وجميع الفواتير تقدم إلى ربان السفينة عن طريق الوكيل الملاحي فقط .

* ....؟

** بالطبع إن الممارسات التى كان يقوم بها هؤلاء القلة المنحرفة فى الميناء من إتخاذ الإجراءات التحفظية على عدد من سفن الخطوط الملاحية الدولية كانت تشكل ظاهرة سلبية تؤدى إلى الحاق أضرار بمكانة وسمعة الميناء مما يؤثر على سمعة الإقتصاد البحرى والتجارى للدولة

.. وإننى أؤكد أن حملة التطهير التى شهدها ميناء السويس فى الفترة الأخيرة إستهدفت ما كنا نهدف اليه من تحسين سمعة ميناء السويس والبحر الأحمر .

** وأود أن أشير إلى الدور المشرف التى قامت به غرفة ملاحة السويس والبحر الأحمر برئاسة الأخ سعيد أحمد على رئيس الغرفة .. فقد كان التعاون مثمراً فى دراسة هذه الظاهرة ومتابعتها .. وقام السيد / رئيس الغرفة بإعداد تقريراً مفصلاً عن أسباب هذه الظاهرة وإقتراحات علاجها وقام بإرساله فوراً إلى منظمة "البيمكو" لتوضيح حقائق الأمور والإجراءات التى إتخذت فوراً من جانب القطاع البحرى .

★★ وفى نهاية حديثنا نؤكد أن المجلة سوف تواصل عرض الحقائق من كافة الموانى المصرية ومواجهة السادة المسئولين لنؤكد أن قطاع النقل البحرى المصرى سوف يكون متبوئا مكانته وبعيداً عن أية مزايدات تزيد إجحافه بعد أن أثبت أن الموانى المصرية عالية الكفاءة والنزاهة وذات مكانة عالمية متميزة .

فلسطين
أين أنت يا صلاح الدين

Announcement

Isthmus Maritime Classification S.A.

(a company of International Maritime Center Group of Maritime Companies) has successfully delivered an ISM - Auditor Training Course at Latakia,Syria, on the 6 Th and 7 Th of February 2002 .

Prior to the delivery of the course, the ISM - Auditor Training Course schedule and context was submitted to the head office of the General Directorate of Port of Syria (the competent Flag State Administration Authority of Syria at Lattakia,) and it was recognised as an approved ISM Auditor training course.

The ISM - Auditor Training Course Was a 16 hours (two day) course that consisted of presentation of ISM code and ISM auditing methods and techniques, workshops, and case studies with interactive teamwork, At the end of the course the delegates participated in a written exam of $1^1/_2$ hours duration, during which exam the knowledge of ISM Code and the auditing skills obtained were assessed for each delegate .

The first course at Syria was attended by 16 marine professionals among who there wewe 6 officers of the head office of the Flag State Administration Authority of Syria .

This last issue is a unique indication of the proactive measures and importance that are placed on the application and auditing of ISM Code by the head office of the Flag State Administration Authority of Syria as well as by the marine professionals .

The course was concluded successfully and to the satisfaction of the Flag Administration and of all the participants. The delegates characterised it as being a quality course that is the first of it 's kind in Syria' .

The second ISM-Auditor Training Course of Isthmus Maritime Classification at Syria was delivered on the 3rd and 4th of April at Tartous .

Prior the beginning of the course, a ceremony and a cocktail reception took place during which all the auditor certificates were delivered to the successful delegates .

The ceremony and the course was opened by **H.E. Deputy Minister of Transport Dr. Kamil Boras**. and the **Director of Port State Control Dr. Eng. Mohamed Shallouf.**

The second ISM auditor training course was also concluded to the satisfaction of the 15 professionals who attended, among who there were a representative from the Ministry of Transport, ship owners, PSC officers and professionals of the shipping industry of Syria .

A Third course was scheduled by the end of April 2002 due to the satisfaction of the delegates and the market demand .



The attached photo (from left to right)

* Capt. Abdoul Kader Amoun, shipowner .
* H.E.Dr. Kamil Boras, Deputy Minister of Transport of Syria .
* Mr. Stefanos Spanos, ISM Auditor course, Presnter of IMC Class .
* Dr. Eng. Mohamed Shallouf, Director of port State Control .
* Ms. Dima Alassaf, of the Finance &Technical Dept. of Ministry of Transport .
* Capt. Abdoul Hai Nejem, of Al Farez Star, office reprsentative of IMC class in Syria .
* Mr. Abdul Muti Brimo, Port State Control Officer .



جريدة يومية سياسية تصدر عن مؤسسة تشرين للصحافة والنشر

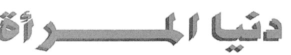
دورة تدريبية في مجال السلامة البحرية الدولية بطرطوس

طرطوس
صحيفة تشرين
محليات
الخميس ٤ نيسان ٢٠٠٢

نظمت شركة «نجم الفارس» للنقل والخدمات البحرية في اللاذقية خلال يومي ٣ و ٤/٤ الجاري دورة تدريبية بطرطوس في مجال السلامة البحرية الدولية وذلك بالتعاون مع هيئة التصنيف البحرية الدولية IMC ومع وزارة النقل.

وذكر السيد مدير الشركة المنظمة القبطان عبد الحي نجم: ان الهدف من هذه الدورة هو المساهمة بنهوض قطاع النقل البحري في القطر واطلاع العاملين على آخر المستجدات العالمية في مجال السلامة البحرية واضاف يقول: ان عدد المشاركين في الدورة ١٥ شخصا من مالكي السفن ومديري شركات نقل بحري وقباطنة وممثلين عن وزارة النقل والمديرية العامة للموانئ ويحاضر فيها خبراء من الهيئة اليونانية للتصنيف الدولي ويتضمن برنامج المحاضرات تعريف ادارة السلامة البحرية الدولية ISM ونظام هذه الادارة وفوائده واهداف الادارة والنقاط الرئيسية لنجاح تطبيق النظام وتطويره وحماية البيئة ومسؤولية سلطات الموانئ والشركات البحرية الناقلة والقباطنة والموظفين وكذلك تطوير خطط العمليات على ظهر السفن التجارية والاستعداد للطوارئ وضبط الوثائق والتحقق من الشهادة واعداد شركات النقل البحري في مجال التدقيقات الخارجية ومؤهلات المدقق وكذلك التدقيقات الداخلية وغيرها من المواضيع التي تتعلق بالنقل البحري.

وختم حديثه قائلا: ان تكلفة مثل هذه الدورات في خارج القطر للشخص الواحد هي بحدود ١٠٠٠ دولار امريكي وهذه الدورة هي الثانية التي تقيمها الشركة في القطر.



سبع فيتامينات للمرأة لايمكن الاستغناء عنهم

أولاً : الريبوفلافين (فيتامين ب-٢)

يساعد على تحويل الطعام إلى طاقة ويقوى قدرة الجسم على صنع خلايا الدم الحمراء ويحفظ الجلد والعينين .

مصادره : اللحم والدواجن والسمك ومنتجات الألبان ودقيق الحبوب وأوراق اللفت الخضراء والسبانخ والبيض والذرة والخبز الأسمر .

ثانياً : فيتامين ب-٦

يساعد الجسم على تمثل البروتين والشحم ويساعد على صنع الهيموغلوبين الذى يحمل الأكسجين إلى سائر خلايا الجسم ويساعد على تكوين المادة الكيمائية المضادة للأكتئاب .

خير مصادره : صدر الدجاج والبقول ولحوم الكبد والبيض والأرز وفول الصويا و البطاطا وسمك السالمون .

ثالثاً : حمض الفوليك :

هذا الفيتامين يفتقر إليه معظم النساء بسبب حبوب منع الحمل فقدانه يسبب الأسهال وفقر الدم وإحتمال الأصابه بالسرطان .

خير مصادره : الكبد وصفار البيض والخمائر والسبانخ والخضر العريضة الأوراق والبقول .

رابعاً : الكلس

يؤدى هذا الفيتامين إلى بناء العظام القوية والأسنان الصلبة وأنتظام ضربات القلب ودعم وظائف العضلات والأعصاب وحماية الشخص من أرتفاع ضغط الدم وسرطان الكولون ودائماً يعانون النساء من نقصه أثناء الحمل والرضاعة .

خير مصادره : الحليب ومنتجات الألبان والكرنب والذرة وسمك السالمون والسردين والمحار والأطعمة المدعومة بالكلس والقنبيط .

خامساً : المغنيزيوم :

يلعب دور حيوى فى الجسم فيساعد فى أنتاج البروتينات وفى إستمرار إداء العضلات والأعصاب لوظائفها الصحيحة ونقص هذا الفيتامين يؤدى إلى فقد الشهية والأكتئاب وضعف العضلات وأضطراب الفكر والدوخه والغثيان وشدة الأنفعال .

خير مصادره : المكسرات والبقول والحبوب غير المطحونة والخضر وطعام البحر .

سادساً : الحديد

يساعد على تشكيل خضاب الدم والميوغلوبين اللذين يحملان الأكسچين الحيوى لسائر انحاء الجسم ويفتقر غذاء معظم النساء إلى المقدار الكافى من هذا الفيتامين الحيوى يؤدى ذلك لفقر الدم

خير مصادره : الكبد واللحوم الحمراء والدواجن والأسماك والأغذية البحرية والحبوب والفاصوليا وصفار البيض .

سابعاً : الزنك

ضرورى لبناء جملة مناعية ولالتئام الجروح وقوة البصر وأستعمال الطعام للنمو والتكاثر .

خير مصادره : اللحم الأحمر والكبد والمحار والفول والبازيلاء والمكسرات .

تركيبة للوجه اللامع

- نصف ملعقة ردة – نصف ملعقة عصير برتقال – نصف ملعقة صغه جاوى
- زلال بيضه واحده.

الطريقة : تخفق جميع المقادير السابقة ثم توضع على الوجه من ٣٠-٤٥ دقيقة تغسل بالماء الدافئ ثم الماء البارد .

تركيبه للتجاعيد :

- صفار بيضه / ربع ملعقة شمر مسحوق / ربع ملعقة صبغه المر/ ملعقة صغيرة كريم أو مرطبات للبشرة .

الطريقة :- يعمل للوجه أولاً حمام بخار – تخفق المقادير السابقة جيداً ويطلى بها الوجه والعنق

- تترك على الوجه من ٢٥-٣٥ دقيقة – يغسل الوجه بالماء البارد فقط .

كيف تفسرى أحلامك :

- لعب الشطرنج فى الحلم يرمز إلى وجود معضلات وعدم صدق وأخلاص فى العمل .
- الجوع فى الحلم يرمز للنجاح .
- الأشباح البيضاء رمز الزيف والمكر .
- الأشباح السوداء رمز السرور الغبطه .
- رؤية الملح فى الحلم يرمز إلى الهموم وكثرة المشاكل .
- رؤية المظلة ترمز إلى هموم عابره .

منوعات إنترناشيونال

من علوم الدين

* ذكر اسم سيدنا محمد فى القرآن الكريم ٤ مرات .
* بلد السيدة هاجر ى اثيوبيا
* عدد ألفاظ القرآن الكريم ٥١٩٢٤ .
* الصحابى الذى وضع معالم الحرم التى لم تزل حتى الآن هو ": كرز بن علقمة بن هلال .
* أول من سن ركعتين قبل الإعدام هو : خبيب بن عدى .
* زوجة الرسول التى عرفت بالصوامة القوامة هى حفصة بنت عمرو بن الخطاب .

حدث فى مثل هذا الشهر مايو

* ١٩٨١ توفى الشاعر الغنائى أحمد رامى .
* ١٩٦٤ تم تحويل مجرى النيل .
* ١٩١٨ بدأت الولايات المتحدة أول خدمة بريد جوى فى العالم .
* ١٢٩١ إنتهى حكم الصليبين فى الأرض المقدسة .
* ١٥٠٦ توفى كريستوفر كولومبس مكتشف أمريكا .
* ١٩٦٢ صدر الميثاق الوطنى فى مصر .
* ١٩٦٤ صدر الميثاق القومى الفلسطينى .
* ١٩٥٤ إكتشفت مراكب الشمس بجوار أهرامات الجيزة .
* ١٩٤٣ أنشئت الإذاعة المصرية بالقاهرة .

من هو إبراهيم ناجي؟

ولد الشاعر إبراهيم ناجي بالمنصورة فى ٣١ من ديسمبر عام ١٨٩٨ ونشأ متأثراً بجمال الطبيعة وتخرج فى كلية الطب جامعة القاهرة سنة ١٩٢٣ وأهتم بالأدب العربى والأوروبى وظهر ميلة إلى الشعر منذ شبابه وإنضم إلى جماعة أبوللو سنة ١٩٢٣ وصار وكيلاً لها وهى تسير فى إطار الرومانسية فى الشعر العربى المعاصر وشغله الأدب عن مهنة الطب حتى مات فى ٢٥ من مارس سنة ١٩٥٣ وشعره مجموع فى ديوانين هما : وراء الغمام ومن ليالى القاهرة ، وقصيدته (الأطلال) تغنيها أم كلثوم كما تردد له (نشيد شباب مصر) .

من عالم الحيوان :

* أسم الكائنات التى تستطيع العيش فى الماء وعلى البر هى البرمائيات .
* تتكون أنياب الفيل من العاج .
* يعتمد الخفاش فى معرفة طريقة وغذائة على حاسة السمع .

من دائرة المعارف :

Apoet is born , not made

أى الشاعر يولد ولا يصنع وهو يذكرنا بمثل إنجليزى يقول : الخطيب يصنع أما الشاعر فيولد شاعراً ، حيث أن الشعر طبع وموهبة وليس صنعة .

همسات :

* قيمة الشئ فى معناه .. لا فى عدده .
* فليكن لسانك صادقاً .. وقلبك خاشعاً .
* من يطمع بكل شئ يخسر كل شئ .
* انتبه لنفسك .. فليس لهذه الحياة بديل .
* إذا أحببت أن يدوم حبك لأحد فأحسن إليه .

هل تعلم؟

* تستغرق الأرض لتكمل دورة كاملة حول محورها ١٤٤٠ دقيقة
* أكبر استاد كرة قدم فى العالم حالياً هو ماركانا (البرازيل)
* أقدم برلمان فى العالم هو برلمان أيسلنده .
* يكون وزن الإنسان فى القطبين أكثر من الوزن الطبيعى

برج الثور : (٢١ إبريل - ٢٠ مايو)

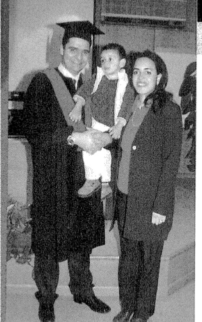
* مشاهير هذا البرج : الملكة اليزابيث - هتلر - كارل ماركس .
* مبدأ هذا البرج فى الحياة : " إذا أردت الجبل إدارة حقيقية أى هو إليك" فإدارة هى صلب الموضوع لديهم .
* أشياء تجلب لأصحابه الحظ : أسعد الأيام : الجمعة، اللون المفضل الأخضر ، الأحجار الكريمة : الزمرد
* رجل برج الثور : يستطيع تحمل المسئوليات مهما كانت كبيرة وهو يحترم حرية الغير وصريح وطيب القلب ويعبر بأخلاص عما يدور فى خاطره وهو محب للطبيعة والنظام ويقدس الحياة الأسرية ولكنه خيالى جداً ورومانسى وعلى استعداد ليضحى بكل شئ بل بنفسه من أجل من يحب فهو عاشق اسطورى ومن صفاته السيئة العناد والتشبث بالرأى ومن صفاته الحسنة الصبر والكفاح والتفاهم فهو بحر من العاطفة مع من يحبهم ولكن حذار أن تغدر به .
* أمرأة برج الثور : أمرأة برج الثور شخصية مليئة بالحيوية وهى مؤمنة أن الحياة عمل وهى تتقن فن الكلام والمخاطبة وتكره الفوضى وهى ربة منزل رائعة ذكية جداً وتأخذ كل شئ بجدية ولكنها تعانى من القلق وهى تفضل الزواج برجل ثرى ولكنها زوجة غيورة وتخشى كثيراً من أن تقول أو تفعل الشئ الخطأ وهى أمرأة جذابة ويسعدها الإرتباط بشخص عاطفى يميل إلى حب الإمتلاك أيضاً .

أوائل :

* أجريت أول عملية زراعة للقلب عام ١٩٧٦م .
* أول من حفر بئر بترول فى العالم : أدوين دريك .
* أقيمت أول مطبعة عربية فى مدينة بيروت .
* أول من وضعت صورته على النقود : الأسكندر المقدونى .

حكمة العدد :

تعلم ولو من خصمك .



المهندس ياسر عبد الغنى
مع زوجته ونجله
بعد حصوله على الماجستير

المهندس ياسر عبد الغنى

يحصل على درجة الماجستير فى الهندسة الإدارية من كلية الهندسة بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى بتقدير ممتاز وكان عنوان البحث

Applying Online Analatical Processing (OLAP) in Educational Management Systems

تمت مناقشة رسالة الماجستير للمهندس/ ياسر عبد الغنى بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى وحصل على الماجستير بدرجة ممتاز .
وأسرة مجلة إنترناشيونال تهنئ المهندس ياسر عبد الغنى وتتمنى له دوام النجاح



المشرف أ.د يسرى الجمل نائب رئيس الأكاديمية لشئون التعليم والبحث العلمى
المتحنان أ.د إبراهيم عبد السلام أستاذ الحاسب الآلى
كلية الهندسة جامعة الأسكندرية قسم آلات حاسبة
أ.د عزت عبد التواب رئيس قسم نظم المعلومات
معهد الدراسات العليا جامعة الإسكندرية

دكتورة سمية فريد

خبيرة الباليه بالإسكندرية

الدكتورة سمية فريد والتى تشغل منصب مدرس بوحدة باليه الإسكندرية (أكاديمية الفنون) والحاصلة على دبلوم دراسات عليا بعد تخرجها من المعهد العالى للباليه - أكاديمية الفنون - القاهرة ١٩٧٨ والماجستير والدكتوراه ومرشحة لمهمة علمية فى دولة أوروبية وشاركت فى العديد من المناسبات القومية والمحلية والدولية المختلفة وتقوم حاليا بتدريب براعم وأطفال نادى سبورتنج الرياضى بالإسكندرية منذ تخرجها وقد تم اختيارها للمشاركة فى افتتاح وختام مهرجانى القاهرة الدولى لسينما الطفل الحادى عشر والثانى عشر بدار الأوبرا المصرية ٢٠٠١ -٢٠٠٢ ولهما بصمات عديدة واضحة توضحها بعض هذه الصور .



الدكتورة سمية مكلفة من وزارة السايحة بتنظيم وتنسيق حفل البولشوى بقاعة المؤتمرات مع الباليرينا الأولى للفرقة أثناء عرض باليه جيزيل



فرقة باليه نادى سبورتنج فى رقصة بمناسبة افتتاح (القراءة للجميع) بحديقة انطونيادس



طلائع باليه نادى سبورتنج فى رقصة من بالية كارمن بمناسبة الاحتفال بالعيد المئوى للمتحف اليونانى الرومانى بمسرح سيد درويش

براعم باليه نادى سبورتنج أثناء الحفل الفنى المقام على شرف عمدة مدينة مارسيليا لتوقيع معاهدة التآخى بين الإسكندرية ومرسيليا على مسرح سيد درويش



رقصة ثنائية لبالية نادى سبورتنج فى حفل لجنة المرأة والطفل بمناسبة عيد الأم



فرقة بالية نادى سبورتنج فى ختام الحفل الفنى الإستعراضى على شرف السيد/ عمدة مدينة سالونيك - اليونان على مسرح سيد درويش بقيادة الدكتورة سمية فريد

بعد غياب ست سنوات

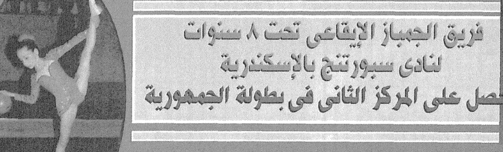
حصلت ناشئات نادى سبورتنج للجمباز الإيقاعى تحت ٨ سنوات فى بطولة الجمهورية التى اقيمت بالصالة المغطاة بإستاد القاهرة على المركز الثانى وذلك بعد منافسة قوية بين نوادى الجمهورية وقد تصدر نادى المعادى المركز الاول ونادى الصيد المركز الثالث وتعد هذه النتيجة بمثابة طفرة فى مستوى التدريب الجيد الذى يقوم به نخبة من المدربات المصريات وذلك بعد الاستعانة بالخبرات الاجنبية الممثلة فى المدربة الروسية لوبا لوماكينا.

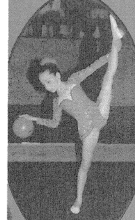
بمساعدة الجهاز الفنى وعلى رأسه المشرفة الفنية ياسمين سمير والمدربات نانسى ابراهيم غطاس وجيهان رمضان ولينا محمد منير المصنفة عالميا كلاعبة دولية سابقة ولاننسى ان هذا الانجاز كان وراوه دور الجهاز الادارى (الجنود المجهولون) برئاسة الاستاذ إيهاب أمين وعضوية كل من مهندس ابراهيم كامل والمهندس شريف العلايلى والمهندس احمد داوود الذى لم يدخر وسعاً فى إعادة بناء لعبة الجمباز داخل النادى وتنظيم الهيكل الفنى لها والمتابعة المستمرة للوصول بهذه اللعبة الى المكانة اللائقة باعرق نادى بالإسكندرية ووضعها على أول طريق النجاح

وأسرة تحرير مجلة انترناشيونال تهنئ أسرة الجمباز بنادى سبورتنج بهذا الجيل الواعد مع الاخذ فى الاعتبار ان هذه البطولة تعد أول مشاركة لهذا الفريق وتتمنى لها مزيد من التقدم والإزدهار والإنجازات.



الاستاذ الدكتور/ غانم مرسى رئيس مجلس ادارة الإتحاد المصرى للجمباز يقلد اللاعبة دينا سامى غزال الميدالية الفضية لفوزها بالمركز الثانى لاداة الكرة



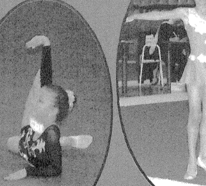


اللاعبه ياسمين محمد رستم









اللاعبة ندا خالد القرم

اللاعبه دينا سامى غزال

اللاعبه سارة بدوى

اللاعبه نور أحمد حسين

اللاعبة عذوب يحيى عز الدين



الكابتن ايهاب أمين (بيبو) وأمامه اللاعبات ممسكات بكأس البطولة



ناشئات الجمباز الإيقاعى بنادى سبورتنج ومعهم الجهاز الفنى والادارى

لقاءات مع الشخصيات العامة بالإسكندرية

يحرص اللواء محمد عبد السلام المحجوب محافظ الإسكندرية فى كل مناسبة الإلتقاء بالشخصيات العامة حيث يدير حوارا يتناول مختلف قضايا العمل العام .

وفى إحدى المناسبات كان للمحافظ لقاءاً مع الدكتور كمال محمد قنديل رئيس نادى أعضاء هيئة التدريس بجامعة الإسكندرية .. واللقاء ضم السيدة وداد شلبى عضو المجلس التنفيذى للإتحاد الاقليمى للجمعيات والهيئات الخاصة بالإسكندرية ، والحاج ابراهيم شحاته والمهندس حافظ السيد وغير هم من الشخصيات العامة .

استقبال للمحافظ عند وصوله إلى مقر اللقاء .

الإجتماع السنوى للجمعية العمومية





فى يوم السبت الموافق ٣/٣/٢٠٠٢ عقدت شعبة خدمات النقل الدولى الإجتماع السنوى للجمعية العمومية وقد حضر هذا الإجتماع معظم الأعضاء وقد تحدث اللواء بحرى/ محمود أحمد السماك رئيس الشعبة . وأشار فى كلمته أن مجلس الشعب قد أصدر بعض التعديلات فى قانون الغرف التجارية تحت رقم ٦ لسنة ٢٠٠٢ ويعمل به اعتباراً من أول فبراير الماضى وأن هذا يعتبر إتجاهاً جديداً نحو تأكيد دور الغرف التجارية والشعب المشكلة بها لتعبر بحق عن قضايا وتطلعات القطاعات التجارية ومنها قطاع النقل الدولى والذى تمثلة شعبة خدمات النقل الدولى وتم تدارس جدول الأعمال وتلاوة تقرير مجلس ادارة الشعبة للدورة الأولى عن عام ٢٠٠١ . وقد شكر اللواء محمود السماك السيد الأستاذ مصطفى النجار رئيس مجلس إدارة الغرفة التجارية المصرية بالإسكندرية والسيد الأستاذ خالد أبواسماعيل رئيس الإتحاد العام للغرف التجارية والسيد أحمد الوكيل وكيل الغرفة لما يقدمونه من خدمات وإنجازات للتجار .

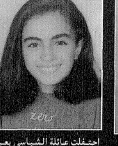
مجتمع إنترناشيونال



الريان عابد السويفى يهنئ الريان مجدى مجاهد بزفاف كريمته نرمين على الدكتور وائل عبد الرحمن المناوى



جبيبة جلال منير
تهنئة بعيد الميلاد من
شرين جلال منير



احتفلت عائلة الشباسى بعيد ميلاد الآنسة / رنا إبراهيم الشباسى الثالث عشر عقبال ١٠٠ سنة



أطفأ الكابتن حسن سعيد ١٣ شمعه والعائلة تهنئه بعيد ميلاده السعيد



جنه محمد مصطفى النحاس



منة الله محمد يسرى
نجلة لواء/ محمد يسرى محمد عبد العال

مصطفى محمد يسرى



عمر حاتم باهى

مصطفى حسين أمين

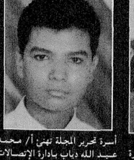


أحمد حسين أمين

ساندى حسين أمين



إيثار حسين حماد
الطفلة المثالية على مستوى إدارة شرق التعليمية وروضة محمد زهران تهنئة من ماما إيمان حداد



أسرة تحرير المجلة تهنئ أ/ محمد عبد الله دياب بادارة الإتصالات بهيئة موانى البحر الأحمر بعيد ميلاد نجله "شادى" الف مبروك .